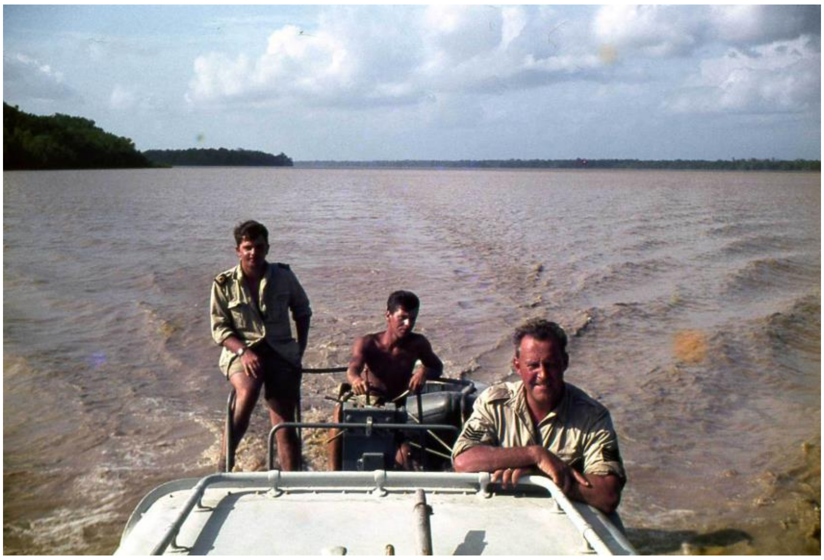
Geodetisch-Historische Monografieën Nr. 6

Surinaams Dagboek

Oktober 1964 – Augustus 1965



Mijn herinneringen aan de laatste klassieke opneming van de Dienst der Hydrografie van de Koninklijke Marine

J.L.A. van Aalst

Stichting De Hollandse Cirkel
voor de Geschiedenis der Geodesie

Cover: Foto van Joost van Aalst (links) tijdens de hydrografische opneming van de Corantijn en Nickerierivier (1965), uit privé collectie.

Colofon

Geodetisch-Historische Monografieën Nr. 6
Jaar van publicatie: 2020.
ISBN: 978-90-83062-32-7
NUR code: 686

De Stichting De Hollandse Cirkel is opgericht op 16 juni 1998 en heeft als doel de bevordering van de belangstelling voor de historie van de Geodesie.

De Stichting dankt de schrijver J.L.A. van Aalst voor het beschikbaar stellen van deze monografie.

Auteursrechten: J.L.A. van Aalst

Foto's en kaarten: foto's uit privé collectie van de schrijver, kaarten van de Dienst der Hydrografie en compilaties op basis van Google Earth en hydrografische rapporten van de Dienst der Hydrografie.

Design en opmaak: J.L.A. van Aalst, Stichting De Hollandse Cirkel

Verantwoording

Joost van Aalst heeft de monografie "Surinaams Dagboek. Oktober 1964 – Augustus 1965" grotendeels op basis van zijn eigen herinnering geschreven. Deze monografie beoogt niet om een wetenschappelijke publicatie te zijn, vandaar dat niet is gerefereerd in de tekst.
Joost van Aalst heeft opgeschreven hoe naar zijn herinnering de werkelijkheid zich aan hem heeft voorgedaan. Hij heeft daarbij gebruik gemaakt van eigen aantekeningen, aangevuld met gegevens uit de scheepsjournalen van Hr.Ms. Luymes in het Rijksarchief en hydrografische rapportages van Hr.Ms. Luymes aan de Dienst der Hydrografie.
De tekst is geïllustreerd met tal van foto's en kaarten. Deze zijn verzorgd door Joost van Aalst.

Over de schrijver

Joost van Aalst (1942) werkte zijn hele werkzame leven bij de Koninklijke Marine. Hij begon na het KIM in 1964 bij de Dienst der Hydrografie. Van 1968 tot 1977 was hij actief als onderzeebootbestrijdingsofficier. Hij kreeg in 1977 het commando over het opnemingsvaartuig Hr.Ms. Blommendal, werkte vervolgens in Den Haag bij de Directie Personeel, was commandant van het oceanografische onderzoekingsschip Hr.Ms. Tydeman en werkte weer in Den Haag, nu bij de Directie Economisch Beheer. In 1989 werd Joost van Aalst benoemd tot Chef der Hydrografie en volgde zijn bevordering tot vlagofficier (commandeur). In 1991 werd hij in de rang van schout-bij-nacht Directeur Personeel van de Koninklijke Marine. In 1995 werd hij Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht en bevorderd tot vice-admiraal. Sinds 1999 is hij gepensioneerd.

Oom Harry en Oom Ab

Onverstoorbaar minzaam keek hij mij aan terwijl ik hem vertelde wat ik die dag allemaal had uitgespookt op de rivier. Ik wist dat hij walgde van het feit dat ik met mijn modderschoenen op zijn prachtige lichtblauwe vloerbedekking was gaan staan.

Luitenant ter zee der eerste klasse Albert van Grondelle was een tengere fijnbesnaarde man, vrijgezel, erudiet, liefhebber van klassieke muziek en in de loop van zijn onopvallende carrière gepantserd tegen alle ruwe bolsters en blanke pitten die de Koninklijke Marine in ruime mate bevolken.

Nadat ik alle bijzonderheden had gemeld, knikte hij mij vriendelijk toe om aan te geven dat het gesprek was beëindigd.
Ik trok de deur van zijn kajuit achter mij dicht en draaide mij om naar oom Harry die in de tekenkamer gespannen toeluisterde. Hij hoorde met groot leedvermaak hoe oom Ab zijn stofzuiger opstartte om de rommel van het tapijt te zuigen.

Inhoud

VOORWOORD **1**

DE DIENST DER HYDROGRAFIE VAN DE KONINKLIJKE MARINE 1

Historie *1*

Het Bureau in 1964 .... *3*

De opneming van de Corantijn en de Nickerierivier 1964-1965 .... *4*

VOORSPEL 24 AUGUSTUS – 28 SEPTEMBER 1964 .... **5**

Harer Majesteits Luymes *6*

De laatste loodjes *8*

UITREIS 29 SEPTEMBER – 23 OKTOBER 1964 .... **10**

LAS PALMAS 12

DE OVERSTEEK 14

Schietoefeningen *14*

De regendaken *16*

Airco *17*

AANLOPEN PARAMARIBO 17

PARAMARIBO 23 OKTOBER – 27 OKTOBER 1964 .... **19**

AANKOMST 19

SURINAME 21

Hr.Ms. Wamandai *22*

WEDERWAARDIGHEDEN 23

De OGEM-steiger *23*

Adjudant Oeler *24*

De collega's van de TRIS *24*

Stappen *25*

Ruilhandel met de TRIS *26*

DE HYDROGRAFISCHE OPDRACHT 27

NICKERIE 28 OKTOBER – 11 NOVEMBER 1964 .... **30**

DE KENNISMAKING MET NICKERIE 30

Jozef de medicijnman *32*

Wilde dieren en ander ongerief *32*

Prinses Irene Kampement *33*

Matroos Sterk *34*

De Bikiniclub *34*

De bioscoop *35*

DE TRIANGULATIE VAN DE CORANTIJN 36

HYDROGRAFISCHE ACTIVITEIT 37

PARAMARIBO 12 NOVEMBER – 15 NOVEMBER 1964 .... **41**

VERVERSEN 41

WEDERWAARDIGHEDEN 41

Kakkerlakken, ratten en rijsttorren *42*

NICKERIE 16 NOVEMBER – 22 DECEMBER 1964 .... **44**

HYDROGRAFISCHE ACTIVITEIT 44
Bakens zetten *44*
Loden *47*
Peilschalen *48*
WEDERWAARDIGHEDEN 49
De Pater *49*
Sinterklaas *50*
Regentijd *51*
Zelfregistrerende bodempeilschaal *51*
Aan de grond *52*

PARAMARIBO 23 DECEMBER 1964 – 4 JANUARI 1965 .... **54**

VERVERSEN 54
WEDERWAARDIGHEDEN 54
TRIS *54*
De Hindoestaanse kleermaker *55*
Uiteten Cor Don *55*
Kerstdiner in het Palace Hotel *56*
Nieuwjaar *56*
Excursies *57*
HYDROGRAFISCHE ACTIVITEIT 59
WEDERWAARDIGHEDEN 60
Aanvaring met een gemak *60*
De bananen van Harko *61*
Sluipwespen en een boomstronk. *61*
WAGENINGEN 62
Duikeronderzoek schroeven *63*
Terug voor de verjaardag van Prinses Beatrix *64*

PARAMARIBO 29 JANUARI – 3 FEBRUARI 1965 .... **65**

WEDERWAARDIGHEDEN 65

WAGENINGEN 4 FEBRUARI – 15 FEBRUARI 1965 .... **67**

HYDROGRAFISCHE ACTIVITEIT 67
WEDERWAARDIGHEDEN 68
De hertenjacht *68*
Kaaiman voor de hond *69*
Het monument *70*
Horstman en de aap *70*

CORANTIJN 15 FEBRUARI – 5 MAART 1965 .... **71**

HYDROGRAFISCHE ACTIVITEIT 71
HET LEVEN AAN BOORD 73
DE ROUTINE 73
De Longroom *73*
Speelfilms *74*
Wrijvingen *75*

Wederwaardigheden ... 76
Misplaatst vertrouwen ... *76*
Geroofde bakens ... *77*
Mijn mes ... *77*

CURAÇAO 6 MAART – 25 MAART 1965 ... 79

Rendez-vous met Hr.Ms. Dubois ... 79
Wederwaardigheden ... 80
De overtocht ... *80*
De aankomst ... *80*
In dok ... *82*
De stuurmachine ... *83*
De vriendinnen van Hans ... *84*
Willemstad ... 85
Zwarte Riek ... *87*
De Marine in de Antillen ... 87
Terug naar Suriname ... 88

CORANTIJN 29 MAART – 14 APRIL 1965 ... 89

De Tekenkamer ... 89
Hydrografische activiteit ... 92
Wederwaardigheden ... 93
Het leven aan boord ... *93*
De aap van matroos Niewolt ... *94*
Papegaaien ... *95*
Bamboe ... *96*
Peilschaalwachters ... *96*
De apenjacht ... *98*

PARAMARIBO 14 APRIL – 25 APRIL 1965 ... 101

Hydrografische activiteit ... 101
Wederwaardigheden ... 101
Discriminatie ... *101*
Erwin de tokohulp ... *102*
Het jammerlijk einde van de scheepsaap ... *103*
Ongediertebestrijding ... *104*

CORANTIJN /NICKERIE 27 APRIL – 6 MEI 1965 ... 105

Hydrografische activiteit ... 105
Wederwaardigheden ... 106
Koe onder de steiger ... *106*
Ad naar Paramaribo ... *107*
Eendenjacht in de Bigi Pan ... *107*

GEORGETOWN 7 MEI – 10 MEI 1965 ... 110

Bezoek Georgetown ... 110
Wederwaardigheden ... 111
Een onverwachte ontmoeting ... *111*
Stappen ... *112*

Een wonderlijk vertrek ... *113*

CORANTIJN 11 MEI – 20 MEI 1965 ... **114**

HYDROGRAFISCHE ACTIVITEIT ... 114
WEDERWAARDIGHEDEN ... 115
Woudlopers ... *115*
De reuzenmiereneter ... *118*

PARAMARIBO/PALOEMEU 21 MEI – 24 MEI 1965 ... **119**

LANG WEEKEND PARAMARIBO ... 119
Tussen twee werelden ... *119*

CORANTIJN 25 MEI – 3 JUNI 1965 ... **124**

HYDROGRAFISCHE ACTIVITEIT ... 124
WEDERWAARDIGHEDEN ... 125
Oreala ... *125*
Rob de tandarts ... *126*
Rijsttafel oom Ab ... *127*

TRINIDAD EN TOBAGO 4 JUNI – 14 JUNI 1965 ... **129**

TOBAGO ... 129
WEDERWAARDIGHEDEN ... 129
De ontvangst van de ambassadeur ... *129*
De tegenontvangst ... *130*
Rumpunch party ... *131*
TRINIDAD ... 131
WEDERWAARDIGHEDEN ... 132
Chaguaramas ... *132*
De schietwedstrijd ... *133*
De wal op in Port of Spain ... *134*
Expats ... *135*
Wederom een gedenkwaardig vertrek ... *135*

PARAMARIBO 16 JUNI – 22 JUNI 1965 ... **136**

CORANTIJN 23 JUNI – 22 JULI 1965 ... **137**

HYDROGRAFISCHE ACTIVITEIT ... 137
WEDERWAARDIGHEDEN ... 140
Zoektocht Astro-V ... *140*
De indiaanse vrouw ... *140*
Afschaffing Slavernij ... *141*
Afscheid Nickerie en Wageningen ... *142*
Biertjes voor Lichtveld ... *143*
De plunje van oom Ab ... *143*

PARAMARIBO 23 JULI – 2 AUGUSTUS 1965 ... **145**

AFSCHEID ... 145
Erwin ... *145*
Vertrek ... *145*

THUISREIS 2 AUGUSTUS – 20 AUGUSTUS 1965 148
LA CORUÑA 148
DEN HELDER 149
EPILOOG 151
HYDROGRAFISCHE OPDRACHT NO. HY – 1001 152
CORANTIJN/NICKERIE RIVIER 152
BIJLAGE I BIJ HY-1001 156
GEGEVENS GRENS SURINAME - BRITS GUYANA 156
BIJLAGE II BIJ HY-1001 158
COÖRDINATEN KAART 2228, HERNIEUWDE UITGAVE MAART 1962 158
BIJLAGE III BIJ HY-1001 159
DOCUMENTATIE 159
HR.MS. LUYMES 160
ALGEMEEN PLAN 160
OFFICIERSACCOMMODATIE 161

VOORWOORD

Als jonge marineofficier werd ik in 1964 geplaatst aan boord van het opnemingsvaartuig Hr.Ms. Luymes om vervolgens met dit schip naar Suriname te vertrekken voor het opnieuw in kaart brengen van de Corantijn en Nickerierivier op de grens van Suriname en Brits-Guyana. Het werd een groot avontuur dat een onuitwisbare indruk op mij maakte. Toen de Luymes in september 1965 terugkeerde kon ik niet bevroeden dat ik ooit zelf Chef der Hydrografie zou worden, maar mijn liefde voor deze oervaderlandse mengeling van ambacht, wetenschap en kunst was niet meer uit te wissen.
Terugkijkend op dit deel van mijn marineloopbaan ontstond de onbedwingbare behoefte om mijn Surinaamse avontuur voor het nageslacht te bewaren.
Hoe een en ander in zijn werk ging tijdens een klassieke hydrografische opneming is al voortreffelijk beschreven in het boek "Toppi’s in de Tropen" van Harry Roels (2004). Uit de verantwoording voorin dit boek blijkt dat Harry Roels niet is toegekomen aan het beschrijven van zijn rijke ervaringen in Suriname en de Nederlandse Antillen in de periode 1964 tot 1971.
Mijn Surinaamse Dagboek beschrijft een deel van die periode waarin ik, onder zijn leiding als oudste officier van de Luymes, in de ban raakte van de hydrografie.
Ik heb geen behoefte om nader op de details van het opnemingswerk in te gaan. Toppi’s in de Tropen geeft daar uitgebreid informatie over. Wel wil ik de lezer tegen de achtergrond van de voortgang van onze hydrografische activiteiten meenemen in een anekdotisch verhaal over de avonturen die ik met Harry Roels in het tropische Suriname beleefde.

De Dienst der Hydrografie van de Koninklijke Marine

Historie

Zeekaarten geven informatie die veilige navigatie mogelijk maakt. Betrouwbare zeekaarten zijn van groot economisch belang voor zeevarende ondernemers. Tot in de 18^e eeuw waren het deze ondernemers zelf die daarvoor zorgdroegen.
Het maken van zeekaarten vraagt gedegen wiskundige kennis omdat het bolvormige aardoppervlak op een platte kaart moet worden weergegeven en wel zodanig dat afstanden en richtingen bruikbaar blijven voor de navigatie. De Nederlanders Mercator en Plancius beheersten die wetenschap als geen ander. De mercatorprojectie is tot op de dag van vandaag nog in gebruik.
In de zeekaart moet alle beschikbare informatie weergegeven, die relevant is voor de beoogde gebruiker. De weer te geven informatie hangt dan ook sterk af van het doel waarvoor de kaart wordt gebruikt. Dat kan de planning van een lange reis over de oceaan zijn, maar ook het aanlopen van een haven aan een ondiepe kust. De keuze van de informatie en de wijze van weergeven vergt een diep inzicht in de navigatie-

problematiek van de gebruiker. De Nederlandse gebroeders Blaeu en Van Keulen verwierven grote internationale faam met hun kaarten en atlassen. De cartografen die voor hen werkten waren uitmuntende vaklieden en grafische kunstenaars. Van Keulen introduceerde ook het gebruik van koperplaat voor het drukken en corrigeren van zeekaarten. Deze werkwijze is tot in het midden van twintigste eeuw de standaard gebleven.

Nederland verloor zijn prominente positie in de tweede helft van de 18^{e} eeuw aan Engeland. De met overzeese handel vergaarde welvaart leidde tot de spreekwoordelijke gezapigheid van de Pruikentijd. Er werd nog maar weinig energie besteed aan het doelgericht vergaren van nieuwe hydrografische informatie en het verbeteren van de Nederlandse zeekaarten. Dit in tegenstelling tot in Engeland waar hydrografische opnemingen mede door de introductie van de scheepschronometer en de sextant enorm aan kwaliteit wonnen en de Engelse zeekaarten verdrongen de Nederlandse in hoog tempo van de markt. Het succes van de Admiralty deed vooral pijn in de Oost waar Engelse ondernemingen hun handel steeds meer konden uitbreiden mede op basis van hun goede zeekaarten.

In Nederland drong geleidelijk het besef door dat de overheid meer verantwoordelijkheid voor de zeekartering op zich moest nemen en dat gebeurde ook, zij het met kleine stappen en niet al te grote financiële offers. In 1787 werd de ‘Commissie tot de Zaken, het bepalen der lengte op zee en de verbetering der zeekaarten betreffende’ ingesteld. Tijdens de roerige Franse tijd en de bezetting van de koloniën door Engeland werd buiten de vaderlandse wateren echter weinig vooruitgang geboekt. Na de teruggave van de koloniën werd in 1821 door gouverneur-generaal Van Der Capellen een ‘Commissie tot verbetering van de Indische zeekaarten’ ingesteld en in 1823 werd het depot Indische zeekaarten opgericht. Dit depot stond vanaf het begin onder leiding van een marineofficier. In 1860 werd het omgevormd in het Hydrografisch Bureau te Batavia.

Het zou echter bijna 40 jaar duren voordat er weer sprake was van stelselmatige georganiseerde hydrografische opnemingen in de Indische Archipel. Er werden in deze min of meer stuurloze periode wel voortreffelijke opnemingen gedaan tijdens reizen van marineschepen in de archipel.

Het Hydrografisch Bureau werd in 1871 overgebracht van Batavia naar Nederland en als vijfde afdeling Dienst der Hydrografie ondergebracht bij het ministerie van Marine, onder leiding van kapitein-luitenant ter zee A.R. Blommendal. In 1876 werd er wederom een Indisch Hydrografisch Bureau in Batavia gevestigd, maar 1894 werd deze beslissing in het kader van bezuinigingen weer ongedaan gemaakt.

Vanaf het eind van de 19^{e} eeuw werden de werkzaamheden zowel in Nederland als overzee met kracht en voortvarendheid voortgezet. In Indië had de Gouvernementsmarine hier een groot aandeel in. Ook kwam de internationale samenwerking op gang, hetgeen resulteerde in de oprichting van het Internationaal Hydrografisch Bureau in Monaco in 1919. De Nederlandse marineofficier Phaff was een

van de directeuren en was van 1926-1927 president in de rang van vice-admiraal. Tijdens de tweede wereldoorlog viel het opnamewerk grotendeels stil. Men ging echter onder leiding van kapitein ter zee Van Tyen door met het verwerken van gegevens die voor mei 1940 waren ontvangen. Van Tyen werd in 1942 in gevangenschap naar Duitsland gevoerd waar hij op 4 juni 1942 te Neurenberg overleed.
Eind 1943 werd kapitein-luitenant ter zee Th.K. baron Van Asbeck in Londen belast met de voorlopige functie van Chef der Hydrografie. In 1950 werd hij definitief benoemd tot Chef der Hydrografie in de rang van schout bij nacht. Hij bouwde de Dienst der Hydrografie weer op vanuit het oude bureau aan de Badhuisweg te Den Haag. De witte vloot werd weer op sterkte gebracht en begin vijftiger jaren werden er nieuwe schepen aan toegevoegd; een viertal dregboten, het Rijksopnemingsvaartuig (R.O.V.) Zeefakkel voor de Nederlandse wateren en Hr.Ms. Snellius en Luymes voor overzee.
De grote vaardigheid van marineofficieren in het uitvoeren van hydrografische opnemingen is nooit verloren gegaan. Dit kwam niet alleen door de noodzaak om veilig te kunnen navigeren maar ook door de grote aantrekkingskracht van deze wonderlijke combinatie van wetenschap, kunst en ambachtelijk doorzettingsvermogen. Elke opneming is een boeiende ontdekkingsreis.

Het Bureau

Het Bureau in 1964

De thuisbasis van de Dienst der Hydrografie was sinds 1924 het Bureau Hydrografie aan de Badhuisweg in Scheveningen, altijd aangeduid als 'het Bureau'. Daar zetelde ‘de Chef’, schout bij nacht W. Langeraar. Hij had in 1961 schout bij nacht Van Asbeck opgevolgd.

De Chef der Hydrografie besliste over de inzet van de mensen en middelen van de Dienst. Hij was verantwoordelijk voor de kwaliteit van het cartografische werk op het Bureau en de opnemingswerkzaamheden van de witte vloot. Over Langeraar werd, net als over zijn voorgangers, altijd met eerbied gesproken. Hij was een schout-bij-nacht die op ijle hoogte verkeerde en die de meeste oudere officieren van de Marine nog kende als collega's uit de oorlog; 'the band of brothers'. Langeraar was ook nog in Delft afgestudeerd als geodetisch ingenieur en dat maakte hem extra imposant. Begin zestiger jaren was een academische titel voor een marineofficier nog zeer bijzonder.
Voor de hydrografen was hij 'de Chef'.

Op het bureau in Scheveningen werkten een aantal cartografen en hoofdcartografen die een voorname status hadden en bijna allemaal wel het predicaat 'oom' hadden vanwege hun verleden op de witte vloot. Uitzondering daarop was een briljante hoofdcartograaf die werd aangeduid met 'opa'. Opa Verstelle was een prominente hydrograaf geweest in de periode dat de opnemingsvaartuigen actief waren in Nederlands-Indië. Hij was gevreesd om zijn onlesbare dorst en zijn vermogen om tot diep in de nacht de officieren uit hun kooi te houden met zijn verhalen. Opa Verstelle was duidelijk herkenbaar aan brandgaten in zijn overhemden. Hij had een vreemde ziekte die hem ongevoelig voor pijn maakte en daarom had hij het nooit op tijd in de gaten als de as van zijn onafscheidelijke zware shag weer eens lag te smeulen op zijn buik.

De opneming van de Corantijn en de Nickerierivier 1964-1965

Het bijzondere van de opneming van de Corantijn en de Nickerierivier was, dat er voor het laatst geen gebruik werd gemaakt van elektronische navigatiemiddelen en digitale computers. De plaatsbepaling gebeurde nog met sextant en theodoliet en hoekmetingen op bakens, die met veel improvisatie in het opnamegebied moesten worden opgericht en ingemeten. Wel werd al beschikt over moderne echoloden. Het handlood was alleen nog in gebruik voor het bepalen van de bodemsoort. Een niet te ontkennen modern hulpmiddel was de tellurometer, een draagbare radar met reflectors, waarmee grote afstanden tot op de centimeter nauwkeurig konden worden gemeten. Dit instrument was ook al bij de hydrografische opnemingen Nieuw-Guinea in gebruik.

VOORSPEL

24 augustus – 28 september 1964

23 Augustus 1964 reed ik op zondagavond met mijn vijfdehandse Peugeot 203 door het Rotterdamse havengebied naar de werf van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij, in de veronderstelling dat Hr.Ms. Luymes daar in onderhoud lag voor de reis naar Suriname die op het programma stond. Ik was met ingang van de volgende dag aan boord geplaatst en moest mij dus 's morgens na vlaggenparade bij de commandant melden. Het leek mij verstandig om geen risico te nemen en te zorgen dat ik zondagavond al aan boord was.
De wacht aan de poort van de werf wist van geen Luymes maar wel van een onderzeeboot die bij de RDM in onderhoud lag en van Hr.Ms. Drebbel die als logementschip voor de bemanning van de onderzeeboot dienstdeed. Toen ik eindelijk de Drebbel had gevonden bleek er alleen nog maar een hofmeester wakker te zijn en die wist ook niets van de Luymes. Hij raadde mij aan om aan boord van de Drebbel te blijven slapen en de volgende morgen uit te zoeken waar het schip dan wel lag.
Dat deed ik dan ook en 's morgens bleek dat Hr.Ms. Luymes niet in onderhoud lag bij de RDM maar bij de werf van Verolme in de Botlek.
"Nou Van Aalst, behoorlijk onbereisd om dat niet uit te vissen voor je op stap gaat" kreeg ik nog mee van een oudere collega voordat ik in mijn auto stapte voor het vervolg van mijn zoektocht naar de Luymes.

Luymes (A902) en Snellius (A907) in Nieuw-Guinea

Het vinden van de toegang van de Verolmewerf in de Botlek was al een huzarenstuk en daarna lokaliseren van de Luymes was ook niet eenvoudig.

De Luymes (A902) en het zusterschip Snellius (A907) waren identieke opnemingsvaartuigen van 1275 ton, gebouwd begin vijftiger jaren voor hydrografische opnemingen in tropische wateren.
Opnemingsvaartuigen zijn normaal gesproken wit geschilderd en wat ik niet wist, was dat de Luymes grijs geverfd uit Nieuw-Guinea was teruggekomen, omdat het schip daar actief was betrokken bij de strijd tegen Indonesische infiltranten.
Tussen alle kolossale tankers en bulkcarriers zocht ik naar een witte speldenknop die tot mijn lichte teleurstelling grijs geschilderd bleek te zijn.

Harer Majesteits Luymes

Kort na vlaggenparade op maandag 24 augustus meldde ik mij aan boord bij de oudste officier, luitenant ter zee der 2de klasse oudste categorie Roels, een reus van een kerel in een pak waar hij bijna uit barstte. Hij staarde mij duister aan vanonder zijn borstelige zwarte wenkbrauwen en zei “Je bent te laat Van Aalst, ga maar helpen met de mast opmeten. Voor de middagtafel breng ik je naar de commandant om je voor te stellen.”
Vervolgens stapte hij zijn hut uit en liet mij totaal in verwarring achter.
In de volle overtuiging dat ik werd gefeut, ging ik op zoek naar mijn jaargenoot Harko Hordijk die ook net aan boord was geplaatst. Ik vond hem op het bovenste dek waar hij met een paar man met bezig was bij een grote lier aan de voet van de mast.
Na de gebruikelijke enthousiaste begroetingen legde Harko mij uit dat in de holle mast nog een tweede mast zat met bovenop een meetbaken. Deze tweede mast kon nog ongeveer 14 meter worden uitgedraaid waardoor de totale hoogte boven de waterlijn zo’n 30 meter werd. Door die hoogte tot op de centimeter nauwkeurig te meten, kon je de uitgeschoven mast gebruiken om met een sextant de afstand tot het schip te bepalen. Voor dat doel was ook een zwart meetmerk op de waterlijn aangebracht. Om de zoveel tijd moest de uitgeschoven mastlengte opnieuw worden opgemeten omdat de staalkabel waarmee de mast omhoog werd gelierd, elke keer een beetje oprekte. Bloedserieus werk aan boord van een opnemingsvaartuig.
We meldden ons beiden met het resultaat van de meting bij de oudste officier, die mij vervolgens meenam naar de kajuit van de commandant.

Luitenant ter zee der eerste klasse Albert van Grondelle, was het tegenbeeld van zijn tweede man Harry Roels. Hij was van bescheiden lengte, tenger van postuur en had een vriendelijk gezicht. Hij formuleerde zeer zorgvuldig en bezondigde zich niet aan ongepolijst marinejargon.
De ontmoeting duurde maar kort en ik kreeg opdracht om mijn tijd goed te besteden en zoveel mogelijk te leren om voorbereid te zijn op het werk dat komend jaar in Suriname moest worden verricht. De oudste officier zou daar persoonlijk op toe zien.
Trap af naar beneden, over het hoofddek naar de ingang van de officiersaccommodatie en door een gang met twee hutten, het bureau administratie en een kleine pantry, de longroom in waar de rest van de officieren al aan de borrel was.

De nieuwe derdeklasser werd snel ingeschat en vervolgens aimabel ontvangen.
Ik maakte nader kennis met mijn longroomgenoten voor het komende jaar:
- LTZ 1 Cor Don, de beoogde opvolger van opa Verstelle, geodetisch expert van het Bureau Hydrografie en gedetacheerd aan boord om te assisteren bij het opzetten van een geografisch driehoeksnet in de monding van de Corantijn,
- LTZ2OC Harry Roels, oudste officier en hydrograaf,
- LTZT2OC Hans Heuseveldt, als hoofd machinekamer (HMK) verantwoordelijk voor de voortstuwing, energievoorziening en alle overige technische installaties aan boord,
- LTZA2OC Hans Dickmann, mijn zeeopa, ofwel de zeepa van mijn zeepa. Op het Instituut krijgt elke jongstejaar een zeepa uit het oudste jaar, een kruising tussen een vertrouwensman en een beschermheer. Hans was de officier van administratie (OVA), tevens secretaris commandant, kortom de Taris,
- LTZ2OC Wolter Boer, de navigatieofficier (NAVO) die belast is met de voorbereiding en uitvoering van alle reizen met het schip, hij had al enige hydrografische ervaring opgedaan in Nieuw-Guinea,
- LTZ2OC Dick Smit, duikofficier, afkomstig van de Mijnendienst maar voornamelijk belast met de uitvoering van onze hydrografische taken,
- LTZ2 Ad van de Sande, superoudstejaar, Ad was vuurleidingsofficier en ik had samen met hem op Hr.Ms. Rotterdam gevaren, ook hij was bestemd voor hydrografisch werk,
- LTZ2 Jacques van den Bosch, een oudstejaar die ik nog van het Instituut kende waar hij als ‘asymptoot’ een vierde jaar had doorgebracht in plaats van de gebruikelijke drie. Ook hij zou zich voornamelijk bezighouden met hydrografisch werk, maar hij was daarnaast belast met het beheer van de geclassificeerde boekwerken en de radioverbindingen,
- LTZ3 Harko Hordijk, maatje (jaargenoot) van het Instituut en evenals ik zelf novice bij de Dienst der Hydrografie,
- LTZ3KMRARTS Rob Haaxma, de scheepsarts, dienstplichtig reserveofficier en net afgestudeerd.

De commandant was zoals gebruikelijk bij de marine geen lid van de longroom. Hij leefde in afzondering in zijn kajuit waar hij ook zijn maaltijden genoot. Dit systeem was gangbaar bij de marine en maakte dat in de longroom vrijuit gesproken kon worden over alles waar we het mee eens of oneens waren.
Aan boord van de Luymes was het de gewoonte om de commandant éénmaal in de week op zondag in de longroom uit te nodigen voor de borrel en de middagmaaltijd. Bij bijzondere gelegenheden zoals filmavonden of verjaardagen werd hij meestal ook uitgenodigd.

De tijd op de werf was druk en rommelig maar ik had ruim gelegenheid om het schip in alle hoeken en gaten te leren kennen.

De sfeer aan boord was informeel en collegiaal en ik voelde mij snel thuis in het kleurrijke mengsel van collega's uit de grijze marine, waarmee de oorlogsvloot wordt aangeduid, en de witte marine - de schepen van de Dienst der Hydrografie. Er werd door Roels veel tijd besteed aan het uitleggen van de werkzaamheden die bij de komende hydrografische opneming aan de orde zouden komen.
Al snel kwam ik er achter dat doorgewinterde hydrografen ook aan boord werden aangeduid met 'oom'. Zo heette de commandant oom Ab en werd Roels oom Harry genoemd, uiteraard gebeurde dit niet als ze er zelf bij waren.

De laatste loodjes

Na twee weken waren de werkzaamheden bij de werf van Verolme gereed en vertrok de Luymes naar thuisbasis Den Helder om daar de voorbereidingen voor de reis naar Suriname af te ronden. De tomeloze rotzooi van het werfpersoneel was van boord en de dagelijkse dienst liep weer volgens een vertrouwde patroon, niet gestoord door stroomuitval, onbruikbare toiletten, afgesloten compartimenten of eten dat uit de marinierskazerne in Rotterdam moest worden opgevoerd.
De korte overtocht naar Den Helder had me het prettige gevoel gegeven dat de wacht lopen op de brug van de Luymes een stuk rustiger was dan op de onderzeebootjager Hr.Ms. Rotterdam, waar ik net vanaf kwam.

De weken die ons nog restten voor vertrek werden gevuld met het optoppen van de voorraden en opslaan van allerlei extra materiaal dat nodig was voor het uitvoeren van onze opdracht in Suriname.
Er werd ook een Landrover aan boord genomen om in Suriname eigen vervoer te hebben. De Luymes en het zusterschip Snellius hadden allebei een garage bovenop het achterdekhuis. Aan weerszijden stond een laadboom om de auto van en aan boord te kunnen zetten.
Boven het achterdek stonden langszij aan stuurboord en bakboord zogenaamde bamboestellingen waarop grote hoeveelheden bamboe konden worden opgeslagen. In die stellingen werden ook de benodigde peilschaalstokken en slagaards opgeslagen. Allemaal langwerpig materiaal dat nodig was voor het komende hydrografische werk. De bamboes zouden we pas in Suriname aan boord nemen.
De meeste bemanningsleden waren nog nooit in de tropen geweest en daarom moest er tropenkleding worden verstrekt of aangevuld voor degenen die deze uniformen al hadden. Wij werden nog steeds voorzien van korte witte broeken behorende bij het tenue Kort Wit. Het aardige van de korte broek was dat je daarmee de nieuwelingen in tropenland, baroe genoemd bij de Marine, kon onderscheiden van de 'ouwe hap'. De baroe's hadden nog kale knieën vanwege het dragen van lange broeken.
Buiten Indië baarden vooral oudere collega's steeds meer opzien op de wal in een korte broek. Vooruitlopend op een verwachte aanpassing werd daarom in warme streken steeds meer de nog illegale variant 'tenue badman' met lange witte broek gedragen.

Op 11 september ging de hele bemanning met inschepingsverlof om afscheid te kunnen nemen en orde op zaken te stellen met het oog op de lange afwezigheid uit het vaderland. Ik verkocht mijn oude Peugeot voor 600 gulden aan een vriendje die beloofde snel te gaan sparen.
Bij terugkomst op 21 september bleek dat het schip verhaald was van de Nieuwe Haven naar de openbare kade voor de Onderzeedienstkazerne. Daar hoefden bezoekers niet door de slagbomen van de marinehaven en konden familieleden en andere afduwers zonder rompslomp aan boord komen.

UITREIS

29 september – 23 oktober 1964

Journaal Hr.Ms.Luymes: 29 september 1964 ***Te Den Helder***
AM *Stomen met variërende koersen en vaarten via rede van Den Helder en Molengat naar zee. Machinekamer 170/170. 80% belasting. 13.00u Passeren uiterton Molengat. 13.30u bepalen koers 222 r.w. Machinekamer 270/270. Houden gegist bestek bij, verbeterd d.m.v. zonshoogtelijn. 15.00u Houden oefening verlaatrol op F-dek g.b. Dagelijkse dienst c.f. orderboek Commandant.*

Hr.Ms. Luymes maakte zich statig los van de onderzeedienststeiger. Het was een prachtige nazomer dag en de kade stond vol met familie en belangstellende collega's.
Ik stond op het halfdek achterop en was na het losgooien van de trossen net bezig om iedereen netjes op te lijnen toen er een officier uit de Onderzeedienstkazerne kwam rennen en met een grote boog een dikke bruine enveloppe voor mijn voeten aan dek gooide. "Dienstpost, voor Adje" brulde hij en liep daarna met zichtbare pret weer terug naar de onderzeedienstkazerne waar hij de officier van administratie was.
Ik raapte de enveloppe op, diep onder de indruk van deze last minute postbezorging, en liet de meerploeg aantreden zodat we netjes vertrokken.
Met een grote zwaai draaide de Luymes de boeg naar de havenmond om vervolgens met toenemende vaart het Marsdiep op te stomen. Meerrol werd bedankt en ik deponeerde de enveloppe in de hut van Ad van de Sande. Hij maakte hem direct open en er viel een hele stapel vieze boekjes uit.
Een half uur later passeerden we Kaap Hoofd waar nog een paar familieleden enthousiast stonden te zwaaien en schoven we langs de Lange Jaap het Schulpengat in. Er kwam weer leven in het schip door de lichte zeegang op de kop.
Bij het passeren van de verkenningston werden de ankers bezorgd en hernam het leven aan boord zijn normale loop. Iedereen borg zijn herinneringen aan thuis op en richtte zich op de reis die voor ons lag. De Luymes begon aan de lange reis naar Suriname met als enige tussenstop de haven van Las Palmas, om olie te laden voordat aan de oversteek van de Atlantische Oceaan werd begonnen.

Marineschepen voeren regelmatig zogenaamde bathythermograaf waarnemingen uit. Hierbij wordt met een temperatuur- en druksensor het temperatuurverloop in de bovenste 500 meter van de zee geregistreerd. Deze waterlaag wordt beschouwd als een mixed layer waar luchttemperatuur en zeegang grote invloed op hebben.

Journal Hr.Ms.Luymes: 30 september 1964
In het Engels Kanaal

VM *Vervolgen koers en vaart als voren. 09.05u-10.50u Liggen gestopt voor het uitvoeren van BT-waarneming.*

Kennis van dit temperatuurverloop is van groot belang voor het opsporen van onderzeeboten met sonarapparatuur. Een van de opdrachten van de Luymes was het om de zes uur uitvoeren van dergelijke waarnemingen als de omstandigheden dat toelieten.

Journaal Hr.Ms. Luymes: 1 oktober 1964
Op de grens van het continentaal plateau

DW *07.00u Vangen aan met diepzeeloden.*

In het kader van internationale afspraken voeren hydrografische schepen op de oceanen met speciale krachtige echoloden dieptemetingen uit om het beeld van de oceaanbodem te verbeteren.
De Luymes (en de Snellius) beschikten over dergelijke echoloden en bij het passeren van de 100 vademlijn aan de rand van het Engels Kanaal, de grens van het continentale plateau, werd dan ook aangevangen met het registreren van de oceaandiepte. Na vertrek uit Las Palmas zou een van tevoren met de Internationale Hydrografische Organisatie afgesproken track naar Barbados worden gevolgd om zoveel mogelijk 'witte plekken' te bestrijken.

Journaal Hr.Ms. Luymes: 4 oktober 1964
120 mijl noordoost van Las Palmas

DW *06.50u Schieten stersbestek*
PV1 *Liggen gestopt. Geven gelegenheid tot zwemmen. Stuurboords vlet te water.*

De dagen werden gevuld met werkzaamheden op de voormiddag en achtermiddag en wacht lopen. Buiten zicht van de wal werd een zonsbestek
geschoten rond het middaguur of een stersbestek tijdens de schemeringen. Voor de jeugdige officieren betekende dat laatste twee keer per dag met de sextant sterren schieten en rond het middaguur zonshoogtes meten voor een zonsbestek of tenminste een middagbreedte te bepalen.

Zonnetje schieten

Na enige tijd werd dat een routine waarmee met het voorbereiden, daadwerkelijk meten en uitrekenen van de positie ongeveer een uur was gemoeid.
De navigatieofficier had altijd de leiding en behalve hij, deden de officier van de wacht en een aangewezen liefhebber mee. Ik viel regelmatig in de prijzen. Het was altijd spannend om uit te vinden of de afzonderlijk berekende posities bij elkaar in de buurt lagen. In beginsel had de navigatieofficier altijd de beste positie.
Op zondagmiddag 4 oktober waren we nog maar 120 mijl verwijderd van Las Palmas, waar we pas op 6 oktober 's morgens werden verwacht. Het was prachtig weer en het zeewater was warm, een goede aanleiding om de bemanning op de platvoetwacht een uurtje de gelegenheid te geven om te zwemmen. Op maandag weer toen het schip langdurig gestopt lag voor onderhoud buitenboord.

Las Palmas

Journaal Hr.Ms. Luymes: dinsdag 6 oktober 1964
Las Palmas

VM	*08.55u Loods aan boord. Stomen op loodsmansaanwijzingen haven La Luz in.*
	09.15u meren over bakboord af aan Muelle Santa Catalina.

Voor het eerst tijdens de reis gingen we tropenkleding dragen; Khaki als werkkleding, Toetoep voor formele gelegenheden zoals recepties en Badman aan de wal.
Na de gebruikelijke ontvangst van de consul en enkele walautoriteiten bracht de commandant 's middags tegenbezoeken aan de wal. Als jong officier, niet belast met

een van de formele functies in de scheepsorganisatie, was er weinig bemoeienis met allerlei zaken die aan een havenbezoek vast zaten.
Ik hoefde niet met de ship chandler te onderhandelen over de prijzen van allerlei voorraden die werden ingeslagen, daar bemoeide onze Taris Hans Dickmann zich mee. Noch had ik iets te maken met de consul ter plaatse die altijd actief was bij een bezoek van een marineschip, dat was een zaak voor de commandant en de oudste officier. Ook de onderhoudswerkzaamheden die tijdens stilligdagen werden uitgevoerd, raakten mij niet, dat was voor HMK Hans Heuseveldt.
Wel viel je als jonkie altijd in de prijzen voor het lopen van de reewacht.

Tenminste een van de binnenligdagen was je aan de beurt om een dag als officier van de wacht op het schip te passen en te zorgen dat alles aan boord ordelijk verliep. Dat begon met het overnemen van de wacht van je voorganger, na de vlaggenparade van negen uur 's morgens waarbij met enig ceremonieel de Nederlandse vlag werd gehesen aan de vlaggenmast op het achterschip. Er gebeurde op zo'n dag altijd van alles waarmee je je mee moest bemoeien of een oogje op moest houden. Belangrijk was het toezicht op het passagieren van de bemanning; ze moesten in net tenue de wal op en ordelijk op eigen benen aan boord terugkeren. Verder moest je ervoor zorgen dat het schip niet afbrandde of zonk en daarvoor had je de beschikking over wachtsvolk dat in staat was dit soort calamiteiten te bestrijden. De oudste officier programmeerde met enige wellust voor elke wacht wel een oefening waarin op de meest onmogelijke plaatsen branden of averij onder de waterlijn moesten worden bestreden.

Op de avond van binnenkomst werd op het F-dek een drukbezochte ontvangst gegeven, waarbij de officieren zonder succes een aantrekkelijke dame onder de aandacht brachten van onze vrijgezelle commandant.
Harer Majesteits consul in Las Palmas, Van Limburg Stirum, was een aardige man die een paar uitjes voor de bemanning had geregeld. Tot op de dag van vandaag geniet ik nog van de herinnering aan een schitterende avond in een uitspanning aan de kust, waar wij werden verrast met een optreden van flamencodanseressen zoals ik het nooit meer heb gezien.
De haven van Las Palmas zag er niet aantrekkelijk uit, maar buiten de hekken lag er een gezellig Spaans stadje met aan de westzijde een prachtig strand dat erg populair was bij de bemanning.

Zaterdag 10 oktober verhaalde de Luymes naar de Dique del Generalissimo Franco om olie te laden en op de achtermiddag werd ontmeerd om koers te zetten voor de oversteek naar Suriname.

De oversteek

Wij waren gezegend met rustig weer, veel zon en warmte. De wachten op de brug en de sters- en zonsbestekken regen zich aaneen. Achter elkaar werden de rollen van de recorder van het diepzee-echolood gevuld en elk uur voorzien van een markering waaraan een positie werd gekoppeld.

Oom Harry besteedde veel tijd aan het uiteenzetten van onze hydrografische opdracht in Suriname en de rol die de verschillende zeeofficieren daarbij was toebedacht. Hij en de commandant waren gelouterde hydrografen, de navigatieofficier, Wolter Boer, had al enige kennis van dit vakgebied opgedaan maar de overige vijf zeeofficieren waren volstrekte leken. Voor hen werd het 'learning by doing'.

Journaal Hr.Ms. Luymes: dinsdag 30 oktober 1964

Kreeftskeerkring (23°26’22’’ N)

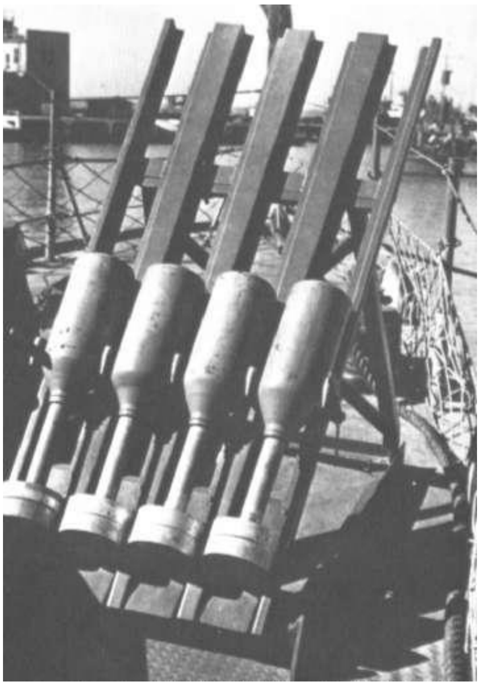
AM 14.30u Verbeterd bestek bij met zonswaarneming.
23°32.7’ N/32°11.7’ W.
16.00u gisposite 23°14.5’ N/ 32°23.1’ W

Op de achtermiddag van 30 oktober passeerde de Luymes de Kreeftskeerkring en bevonden we ons officieel in tropische wateren. Dit belangrijke moment werd, zeer ongebruikelijk, niet vermeld in het scheepsjournaal. De tijd doorgebracht in de tropen werd voor marinemensen dubbel geteld voor de pensioenjaren en bovendien gold er in de tropen een extra toelage op het salaris. Ongetwijfeld heeft de Taris Hans Dickmann niet nagelaten om dit moment exact te laten verwerken in de financiële administratie van de marine!

Schietoefeningen

De oversteek werd niet alleen benut om ingewijd te worden in de geheimen van het hydrografisch opnemen, maar ook om de militaire vaardigheden van de bemanning op te poetsen. Het landingsdetachement werd op het achterschip geoefend in het schieten met geweer en pistool. Ook werd met de .50-mitrailleurs op de twee bordessen aan weerszijden op het bovendek en met de 40mm op de bak enthousiast geschoten op grote ballonnen.

40mm luchtafweergeschut



Mousetrap

Een uniek moment was het lanceren van een Mouse Trap onderzeebootbestrijdings-projectiel en het werpen van twee dieptebommen. In dit lege stuk van de oceaan moet dat voor enige verassing bij de vissen hebben gezorgd!

Er was naast dat alles nog genoeg tijd over om elkaar bij te praten en ontspannen een borrel te drinken. Zo leerden we aan elkaar te wennen tijdens de reis naar Paramaribo.
Na het in zicht komen van Barbados was de oversteek van de Atlantische Oceaan voltooid. De diepzeelodingen en BT-waarnemingen werden gestopt en het schip werd gereed gemaakt voor de aankomst in Paramaribo. Hiervoor was ruim de tijd gepland. De Luymes hield drie dagen op en neer aan de lijzijde van Barbados, netjes beschut voor de stevige zeegang van de noordoostpassaat aan de loefzijde van het eiland.

Journaal Hr.Ms. Luymes: maandag 19 oktober 1964
Barbados

HW *03.40u Krijgen zicht van Ragged Pt. - Barbados in peiling 271° r.w. 04.00u beëindigen diepzeelodingen.*

De regendaken

Een belangrijk werk was het optuigen van de regendaken over het hoofddek (H-dek) en het topdek (F-dek). Op het tussenliggende dek (G-dek) bevond zich van voor naar achter, de brug, de kaartenkamer, de tekenkamer, de kajuit van de commandant en de garage voor de Landrover.
De Luymes en de Snellius waren ontworpen voor werken in de tropen en voorzien van een dubbele set watertanks. Er was een drinkwatersysteem met eigen voorraadtanks die konden worden gevuld in een haven. Er was daarnaast ook een waswatersysteem met aparte voorraadtanks, die zowel konden worden gevuld met drinkwater in een haven als ook buitengaats met regenwater. In het hele schip waren de wastafels voorzien van aparte kranen voor drinkwater en waswater.
Er was ook nog een verdamper aan boord, waarmee zeewater in drinkwater kon worden omgezet. Die had echter een zeer beperkte capaciteit, niet toereikend om het dagelijkse verbruik aan drink- en waswater op te vangen.
De regendaken zorgden ervoor dat de Luymes, mits het regelmatig regende, wekenlang aan het werk kon blijven zonder een haven aan te doen.

Het was een stevige klus om alle staanders, goten, afvoerpijpen en zinken platen uit een ruim tevoorschijn te halen en op de juiste plaats te monteren. Het was een enorme puzzel. Elk onderdeel was genummerd en had een specifieke positie. Na twee dagen stond alles op zijn plaats.
Gedurende ons verblijf in Suriname bleek het al snel nodig om alle recreatie boven op het regendak te verbieden omdat er sigarettenresten uit de waswaterkranen tevoorschijn kwamen.

Airco

De Luymes had een beperkte airconditioning, net toereikend om de temperatuur in dagverblijven - kajuit (commandant), longroom (officieren), gouden bal (onderofficieren), cafetaria (korporaals en manschappen) – en de tekenkamer (hydrografische werkzaal), dragelijk te houden. In de werkplaatsen, hutten en slaapverblijven was geen koeling van de ventilatielucht. Wel konden windhappers in de patrijspoorten worden geplaatst voor extra ventilatie. Varend in open zee was dat echter niet toegestaan vanwege het risico van waterhappen. Het moge duidelijk zijn dat de airco een geliefd onderwerp van gesprek was en een permanente 'pain in the ass' voor HMK Hans Heuseveldt. Het feit dat hij en oom Harry een illegale aftak naar hun hut hadden laten maken droeg niet bij aan tolerantie voor problemen met de airco.

Aanlopen Paramaribo

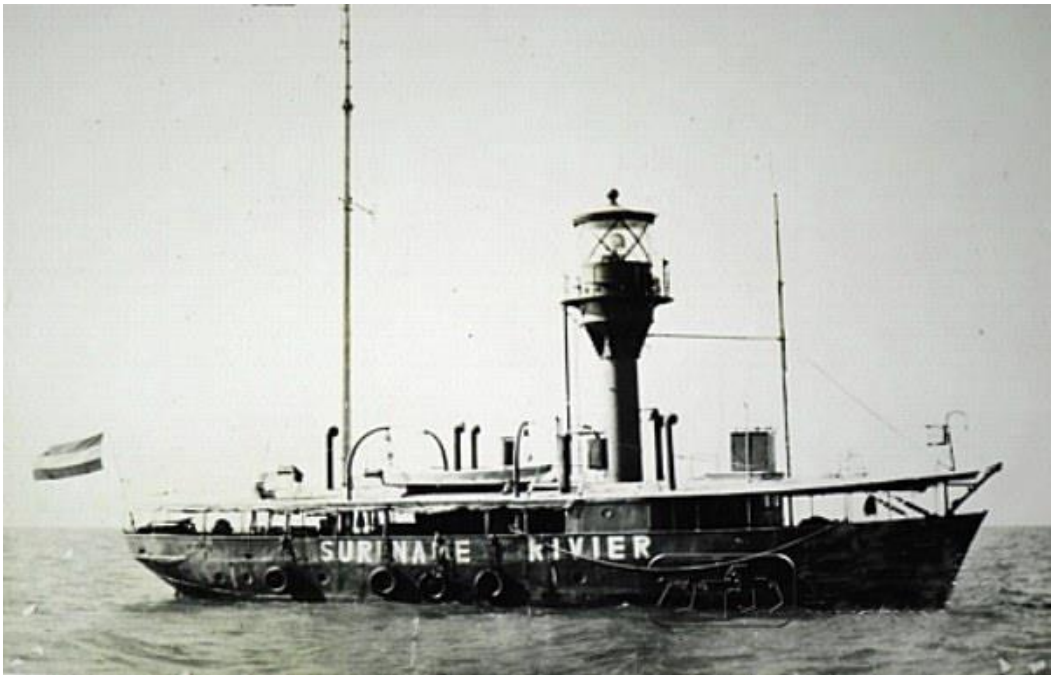
Het was zover. Na Barbados werd koers gezet naar het lichtschip voor de monding van de Surinamerivier voor het oppikken van de loods naar Paramaribo. Nog twee dagen en 510 mijl varen.

Journaal Hr.Ms. Luymes: woensdag 21 oktober 1964
Southpoint Barbados

DW 07.45u MK 270/270-80%-LD. Koers 148 rw. Vaart 13.8 knopen

Er begon enige opwinding te ontstaan nu ons reisdoel dichterbij kwam. Samen met Harko zat ik tijdens de reis naar Suriname regelmatig in het kraaiennest van de voormast om uit te kijken en te speculeren over alles wat ons het komende jaar te wachten stond. Nu werd het serieus.
In de nacht van 22 op 23 oktober liepen we het lichtschip Suriname Rivier aan, vijf mijl voor de monding van de Surinamerivier. De gebruikelijke nachtorders voor de brug vermeldden die avond een extra opdracht van de commandant: "mij porren half uur voor in zicht komen lichtschip Suriname". Dit veroorzaakte enige hilariteit in de longroom omdat het redelijk optimistisch van Oom Ab was te veronderstellen dat de officier van de wacht na twee dagen blauwe oceaan in staat zou zijn op de minuut af te bepalen wanneer het lichtschip in zicht zou komen.

Er stond die nacht veel volk op de brug om de eerste glimp van Suriname op te vangen. Wij bleken een redelijk goed gegist bestek gevoerd te hebben want het lichtschip kwam slechts een half uur later dan verwacht in zicht.
Dat betekende niet dat we naar binnen konden varen. De kust van Suriname is een dichte groene muur zonder enig aanknopingspunt. Bloemkool noemden de hydrografen dat in Nieuw-Guinea.



Het lichtschip Suriname Rivier

Modderbanken en mangrovebossen maken ook radarverkenning heel moeilijk. Alleen bij daglicht was het mogelijk om tijdig de riviermond te verkennen en de juiste koersen te kiezen voor het binnenvaren van de Surinamerivier.
We gingen daarom gedurende de nacht ten anker nabij het lichtschip om na zonsopkomst een loods van het lichtschip aan boord te nemen om naar binnen te varen.

PARAMARIBO

23 oktober – 27 oktober 1964

Journaal Hr.Ms. Luymes: **vrijdag 23 oktober 1964**	***Aanloop Paramaribo***
DW	*04.30u Loods aan boord. 04.45 MK stoomklaar, draaien SB-anker in. 05.00u Stomen met variërende koersen en vaarten op loodsmansaanwijzing de Surinamerivier op.*
VM	*09.00u Meren af aan steiger Beekbergen. 09.15u aftrap meerrol,*

Aankomst

Het aanlopen van de monding van de Surinamerivier en de tocht over de rivier naar Paramaribo was een overweldigende ervaring. Het was mijn eerste kennismaking met de tropen. Na alle verhalen die ik over Nieuw-Guinea had aangehoord ging ik nu ook deel uit maken van de selecte groep hydrografen die in de tropen opnemingen hadden gedaan.

Waar ligt de uiterton

De groene streep aan de horizon veranderde langzaam in een dichte bosrand. Uit niets viel op te maken dat er een onderbreking was in de vorm van een riviermond. Pas op het allerlaatste werd aan bakboord een baken zichtbaar waarna zich als een brede bruine stroom de Surinamerivier opende. De oevers waren helemaal begroeid en er was geen spoor van bewoning te zien. Een aantal houten palen markeerden de vaarweg aan weerszijden.

De Surinamerivier maakt een lange slinger, eerst in oostelijke richting tot de splitsing met de Commewijne en vervolgens met een wijde bocht om de west richting Paramaribo. Aan bakboord, op de hoek tussen de Commewijne en de Surinamerivier werd eerst de bebouwing zichtbaar van de voormalige plantage Nieuw Amsterdam en na de bocht om de west verscheen daar ineens de waterkant van Paramaribo.

De rede van Paramaribo

Het was fantastisch om voor het gevoel midden in het oerwoud ineens een grote stad te zien.
Langzaam voeren we langs de waterkant, waar naast heel veel kleine scheepjes een paar grote schepen lagen waaronder de Oranje van de KNSM. We passeerden Fort Zeelandia en het prachtig witte houten paleis van de gouverneur en maakten front naar de Nederlandse vlag voor het paleis. Het was voor mij ontroerend om zo ver van huis in tropenland de Nederlandse driekleur te zien waaien.

De Luymes moest eerst afmeren langs de steiger van Beekhuizen, aan de zuidzijde van de stad. Dat was om water en olie te laden en niet direct benodigde voorraden af te storten. Om tegenstrooms langszij te kunnen komen moest het schip eerst in de vloedstroom opdraaien. Ter hoogte van het centrum van de stad lag duidelijk zichtbaar midden in de rivier, het wrak van het Duitse schip "Goslar". Dit schip was in mei 1940 door de bemanning tot zinken gebracht en het lag daar nog steeds als stille getuige van de Tweede Wereldoorlog.

Wrak van de Goslar

Op aanwijzing van de loods liet de commandant na passeren van het wrak het anker vallen waarna we met de kop op de stroom zwaaiden. Na het anker weer ingedraaid te hebben meerden we tegenstrooms af langs de Beekhuizensteiger. Op de steiger stond een militaire kapel van de Troepenmacht in Suriname (TRIS) opgewekte muziek te maken, onder leiding van een luitenant van de TRIS met een marinepet op. Wij vonden dat niet zo'n geslaagde grap.
In de middag werd na olieladen ontmeerd en weer afgemeerd aan de OGEM-steiger midden in de stad.

Journaal Hr.Ms. Luymes: zaterdag 24 oktober 1964
Reewacht Paramaribo

Liggen gemeerd aan de OGEM-steiger. Zaterdagse dienst c.f. orderboek commandant. 08.00u Vlaggeparade, hijsen vlag. 11.30u Gestraftenparade. 13.30u Vastwerken, geven gelegenheid tot passagieren c.f. regeling

Suriname

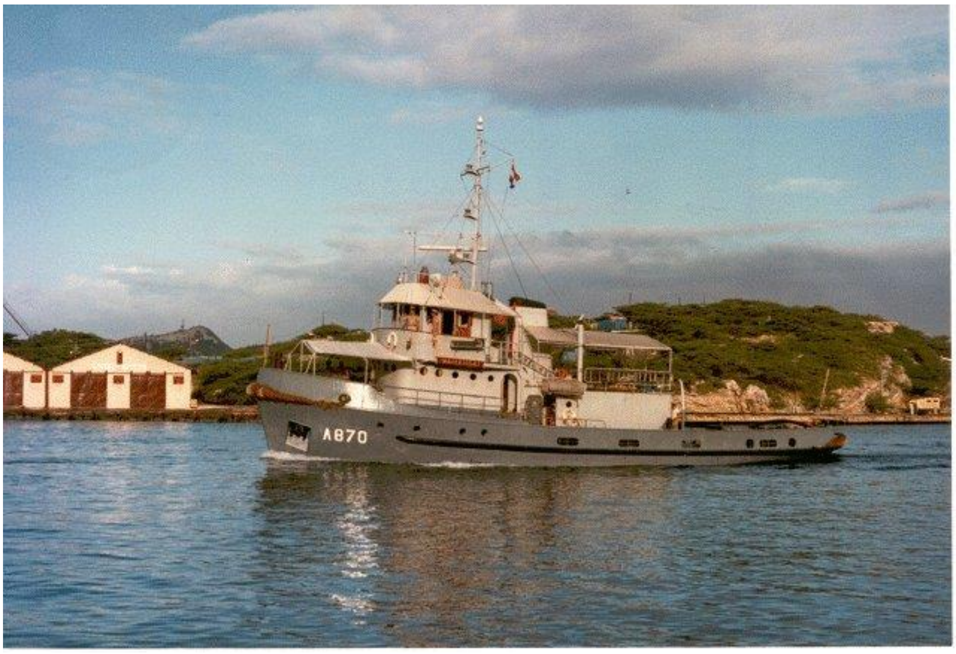
Sinds 1954, na wijziging van het Koninkrijksstatuut, had Suriname intern zelfbestuur met een Gouverneur als vertegenwoordiger van het staatshoofd, Koningin Juliana.
De premier van de Surinaamse regering was Jopie Pengel. Hij had een moeizame meerderheidscoalitie van Creoolse en Hindoestaanse partijen in de Staten van Suriname. Pengel streefde naar volledige onafhankelijkheid en de meeste Hindoestanen vooralsnog niet, omdat zij vreesden overheerst te worden door de Creoolse meerderheid in het land. Er was veel politieke onrust en men keek met argusogen naar

de ontwikkelingen in Brits-Guyana waar een linkse meerderheid aan de macht dreigde te komen als dat land in 1966 zelfstandig zou worden.

De troepenmacht in Suriname (TRIS) stond onder gezag van Gouverneur De Vries en bestond uit een compagnie landmacht militairen van het Regiment Van Heutz aangevuld met een contingent Surinaamse dienstplichtigen. Het geheel stond onder bevel van de Commandant Troepenmacht in Suriname (COTRIS), kolonel Boerma.
De TRIS was gelegerd in een vijftal kampementen. Voor de Luymes waren het Prins Bernhard Kampement (de hoofdkazerne) in Paramaribo en het Prinses Irene Kampement in Nieuw-Nickerie van belang.
De overheid was goed georganiseerd in ministeries en voor de Luymes was het ministerie van Openbare Werken en Verkeer het meest relevant.

Hr.Ms. Wamandai

De zeesleepboot Hr.Ms. Wamandai lag in Paramaribo toen wij daar aankwamen. De Marine was opgedragen om permanent aanwezig te zijn in Suriname vanwege de spanningen aan de grens met Brits-Guyana.



Hr.Ms. Wamandai

Normaal stond de Wamandai onder gezag van een opperschipper die bedreven was in het sleepbedrijf, maar vanwege de gevoelige politieke situatie werd het schip tijdens het verblijf in Suriname gecommandeerd door een officier. In dit geval LTZ2OC Treffers, die in Curaçao ook commandant van het landingsvaartuig Klep 9 was.

De Luymes nam de taak van de Wamandai over. Wat die taak precies inhield ben ik niet te weten gekomen maar men was vooral bezorgd over ongewenst verkeer van mensen over en weer en wapensmokkel op de Corantijn. Een dag na onze aankomst ging de Wamandai weer terug naar Curaçao met medeneming van een deel van onze onderzeebootbestrijdingsmunitie.

Wederwaardigheden

De OGEM-steiger

Aan de voet van de OGEM-steiger stond een loods met drie dieselgeneratoren van de Overzeese Gas- en Elektriciteitsmaatschappij, die Paramaribo van stroom voorzagen. De uitlaatgassen veroorzaakten in de klamme lucht een permanente natte mist waar je niet okselfris doorheen kwam.
Aan de oever links van de steiger lag een bosnegerkampje waar het een komen en gaan was van handelaren uit het binnenland met inheemse producten, waaronder prachtig houtsnijwerk.
Vanaf de oever van het kampje lagen een paar boomstammen in het water en met grote regelmaat kwamen daar creoolse vrouwen met fraaie ontblote boezems de was doen in de rivier. Dit maakte het wachtlopen aan de OGEM-steiger een stuk minder saai.

Zicht op de wal bij de OGEM-steiger met rechts het bosnegerkampje

De commandant maakte overdag zijn opwachting bij diverse autoriteiten. Het was een komen en gaan van mensen en al met al een aangename chaos voor schip en bemanning.
Al snel arriveerde ook een indrukwekkende Kota Missie op de steiger die onze zelfverklaarde wasvrouw voor de witte tropenkleding werd. Zij had overtuigende aanbevelingsbrieven van marineschepen die eerder Paramaribo hadden bezocht. Het waarheidsgehalte werd bevestigd door de scheepsnamen die op de houten steiger waren geschilderd. Haar diensten werden in dank aanvaard door de bemanning van de Luymes.

Adjudant Oeler

In Paramaribo werden we door een ervaren woudloper van de TRIS bijgepraat over alle gevaarlijke beesten die wij zouden gaan tegenkomen. Het gerucht ging dat deze adjudant Oeler meer kinderen had in Suriname dan het aantal bemanningsleden van de Luymes.

Toen leek het nog ver van ons bed, maar we moesten volgens Oeler echt uitkijken! Het gevaar lag overal op de loer in de vorm van kaaimannen, slangen, schorpioenen, jaguars, panters, piranha's en bloedzuigende vleermuizen. Zelfs onder de houten vloeren van de nabijgelegen pasar wemelde het van de ratten en de slangen, goede reden om na afmeren op de trossen rattenschilden aan te brengen.

De collega's van de TRIS

We maakten ook kennis met onze collega's van de TRIS waarvan velen met echtgenote waren uitgezonden naar Suriname.

Borrel met de TRIS-collega's op het halfdek

De TRIS beschikte over de fraaie officierssociëteit 'De Vos', waar wij de dag na aankomst waren uitgenodigd voor een kennismakingsborrel. Het was een beetje onwennig omdat wij de mores van de Landmacht niet goed kenden. Er ontstond een licht gemor in onze gelederen toen bleek dat wij na ons eerste drankje geacht werden verder alles zelf af te rekenen.

Desondanks werd het zeer gezellig vooral ook omdat de aanwezige dames het gezelschap van marineofficieren vers uit Nederland, een welkome afwisseling vonden. Cor Don was onze 'golden boy' en hij stond in warme belangstelling.
Enkele dagen later hielden we aan boord op marine wijze een RPC ('request the pleasure of your company') voor de TRIS-officieren. Daar kwamen geen bonnetjes aan te pas. Zonder de dames en met gul gevulde glazen gingen de sterke verhalen ruimschoots rond. Zo leerden we elkaar iets beter kennen en de eerste vriendschapsbanden werden gelegd.

Stappen

De bemanning had ruimschoots de gelegenheid om kennis te maken met Paramaribo en uit te vissen waar het goed toeven was. Er waren twee zwemclubs, Dolfijn en het chiquere Oase, waar de officieren vrij toegang hadden. Het volkszwembad Parimar was voor de maten.

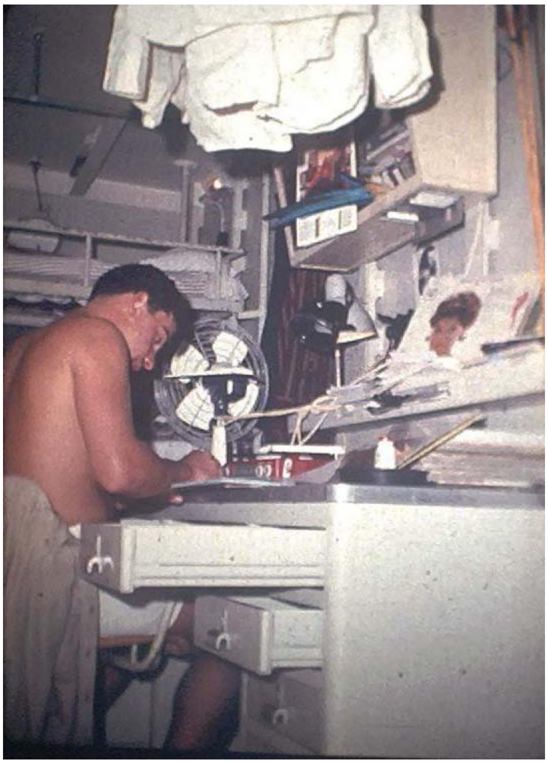
Boulevard van Paramaribo

Verder was er in de stad één airconditioned bioscoop waar je ook uitstekend kon bijkomen van de klamme hitte. De prettigste kroegen werden rap gelokaliseerd en waren verzekerd van de warme belangstelling van de maten. Bij de officieren was het fraaie hotel Torarica populair.

Harko en ik waren al verzekerd van een pied-à-terre in Paramaribo. De ouders van onze jaargenoot Rein de Vries Hoogerwerff, waar we voor het eerst gingen kennismaken. Dat pakte heel plezierig uit. We werden vergast op een overheerlijke Surinaamse maaltijd en het gezelschap van twee dochters en nog een vriendin was buitengewoon aangenaam. We voelden ons meteen thuis in dit warme nest.

Ruilhandel met de TRIS

Hans Dickmann was een buitengewoon inventieve Taris. Hij had uit Nederland een enorme hoeveelheid piepers meegenomen om die in Paramaribo met de TRIS te ruilen voor overheerlijke Surinaamse rijst. Voor beide partijen een prima zaak; de Marine was dol op rijst en de TRIS was dol op piepers, die redelijk duur waren in Suriname. Hans had tevens geanticipeerd op de prijsverschillen tussen Nederland en Suriname in statiegeld voor Amstelbierflesjes. Deze flesjes brachten in Nederland 10 cent op en in Suriname, waar Amstel het heerlijke Parbo bier brouwde, 10 cent Surinaams. Een winst van ongeveer 5 cent Nederlands per flesje. Hiermee spekte hij de kas van de scheepstoko van de Luymes.



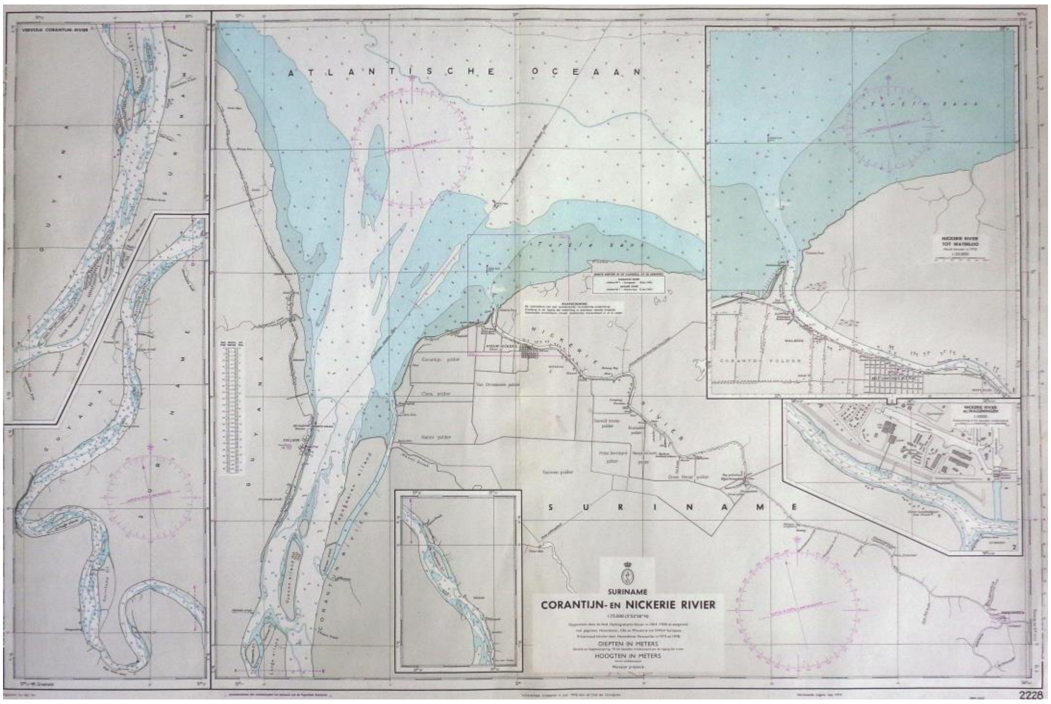
De hut van Harko en mij

Hans was ook op meer fronten inventief. Hij had al snel in de gaten dat het gebrek aan airco in zijn hut waarin hij ook werkte, buitengewoon oncomfortabel was.

Hij huurde in Paramaribo onmiddellijk een eigen airco unit om okselfris aan de scheepsadministratie te kunnen werken.
Dat hielp hem enorm, maar de hut van Harko en mij stond tegenover die van Hans en werd continu vol geblazen met de warme uitlaatlucht van Hans' airco. De enige concessie van Hans was dat hij 's avonds zijn airco uitzette.

De hydrografische opdracht

De volledige hydrografische opdracht van Hr.Ms. Luymes is vinden in de bijlagen van dit dagboek. Voor hydrografen geeft die bijlage veel interessante details. Voor overige lezers is de aanhef van de opdracht voldoende om een idee te krijgen van de klus waaraan werd begonnen op 27 oktober 1964:
"Het doel van deze opneming is een volledige herziening van krt. 2228, met dien verstande, dat de W-grens zal worden gevormd door den lijn N 10°E vanuit de 'Traliemast" aan de W-zijde der Corantijn monding en de N-grens door de 10m lijn.



Nederlandse Zeekaart 2228 met rechts de plannen van Nieuw-Nickerie en Wageningen

Een herziening van de toegang tot de Nickerie Rivier en van Plans 1 (Nickerie) en 2 (Wageningen), wordt voor de scheepvaart van belang geacht.
Met het Britse opnemingsvaartuig "Vidal" zal door de commandant nauw contact worden opgenomen betreffende deze opname. Het ligt echter niet in de bedoeling aan het Britse triangulatienet aan te sluiten.

Te Paramaribo en te Nieuw Nickerie dient bij de desbetreffende autoriteiten geïnformeerd te worden of ten aanzien van de opneming nog bijzondere wensen bestaan, waarmede dan zo mogelijk rekening zal worden gehouden."

Overzicht werkterrein Luymes

De aanleiding voor onze opdracht was de vondst van nieuwe bauxietlagen in het Bakhuisgebergte aan de bovenloop van de Corantijn. Voor de afvoer was een spoorlijn voorzien tot aan het dorp Apoera en voor het verdere transport moest worden uitgezocht in hoeverre de Corantijn vanaf Apoera bevaarbaar was voor bauxietcarriers.

De Luymes bleef tot en met 27 oktober in Paramaribo. In het kader van de hydrografische opdracht was er intensief contact met het Departement van Openbare Werken en Verkeer, met name de Havendienst en de Dienst Hoogtemeting en het Centraal Bureau Luchtkartering van het Departement van Opbouw.

De Tellorometer (mini-radarafstandmeter), die een belangrijke rol moest vervullen bij het opzetten van de triangulatie van de Corantijn, werd op zijn goede werking beproefd op het kampement van de TRIS.

De Tellurometer

Op de avond van 27 oktober vertrok de Luymes uit Paramaribo naar Nieuw Nickerie om aan te vangen met de hydrografische opneming van de Corantijn en de Nickerierivier.

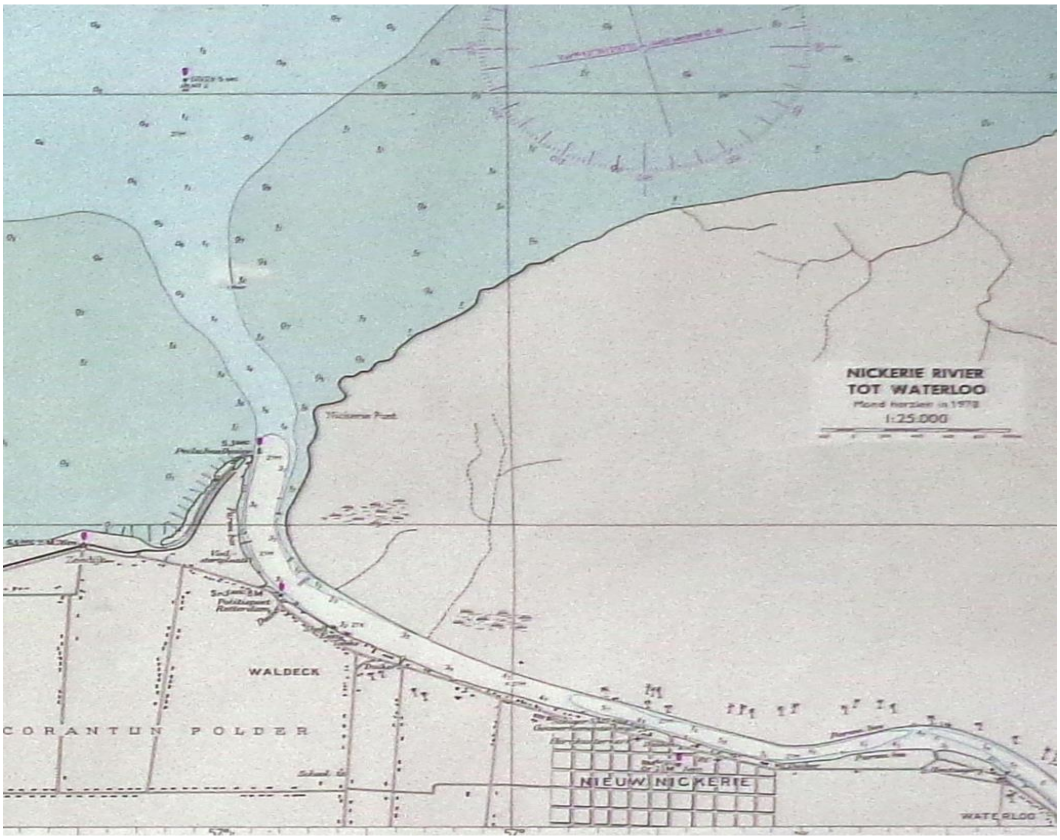
NICKERIE

28 oktober – 11 november 1964

Journaal Hr.Ms. Luymes: woensdag 28 oktober 1964 *Aanloop Nickerie*	
VM	*09.50 Stomen met variërende koersen en vaarten op zicht van boeien en peilingen van de wal de Nickerierivier op. 09.55 sluittoestand Y. 11.25-11.40 sloep 1 en 2 te water. 11.40 Meerrol op post. 11.50 Meren voorstrooms af over SB aan de gouvernementssteiger. Achterschip zwaait af. Ontmeren. Manoeuvreren schip rond. 12.10 Meren af over BB.*

De kennismaking met Nickerie

De overtocht in westelijke richting langs de Surinaamse kust naar Nickerie duurde ongeveer 11 uur. De tocht was zeer comfortabel met de noordoostpassaat in de rug. Op de hondenwacht ging de Luymes voor anker nabij de uiterton van het vaarwater naar Nickerie. Om 10 uur in de ochtend voer het schip de Nickerierivier op.



Plan van Nickerie

De uiterton lag aan het einde van een ondiepe bank waarop zich de restanten bevonden van het oorspronkelijke dorp Nickerie, dat in de 19e eeuw tijdens een zware storm helemaal was weggespoeld. De rivierbedding liep dwars door de bank naar de kust en het was zaak om niet door de heersende getijstromen op de bank te verdagen. Eenmaal op de rivier lag aan stuurboord Nieuw-Nickerie en aan bakboord een dicht begroeide oever met daarachter een enorm moeras met de naam Bigi Pan.

Bij binnenkomst stond de bemanning keurig in wit tenue met korte broek aangetreden op meerrol. Oom Harry stond voor op de bak en mijn plaats bij meerrol was achter op het halfdek.
We kwamen deze eerste keer voorstrooms naar binnen en moesten na een mislukte afmeermanoeuvre in de stroom opdraaien om alsnog tegenstrooms af te kunnen meren. De Nickerierivier was te smal om op het anker te zwaaien en de beste manoeuvre was om met weinig vaart bakboord aan boord te geven en de boeg de modderige oostoever in te varen waardoor het schip op de inkomende stroom rondzwaaide. Vervolgens kon door achteruit te slaan weer vrij van de oever worden gekomen om dan tegenstrooms langs de steiger af te meren.
Oom Harry was niet voorbereid op de chaos die op de bak ontstond toen oom Ab de boeg de wal in schoof. Ik hoorde hem vanaf het verre halfdek in liederlijk vloeken uitbarsten.

Nickerie vanaf het schip

Een snelle blik naar voren onthulde een enorme wolk witte vlinders en muskieten en uit het gebrul van oom Harry op te maken zwierf er nog veel meer ongedierte op de bak. De meerploeg op de bak stond in wilde angst om zich heen te slaan om torren, spinnen en vlinders van het lijf te houden. Onaangedaan door dit schouwspel maakte oom Ab de manoeuvre keurig af en meerde vervolgens af aan de Gouvernementssteiger. Het kleine dorp bestond uit een verzameling houten gebouwen met aan de rivier twee steigers. De eerste steiger was de SMS-steiger (Scheepvaart Maatschappij Suriname), waar ook de grote schepen van de KNSM konden afmeren en iets verder naar binnen was er nog een iets kleinere steiger, de Gouvernementssteiger waaraan de Luymes afmeerde.

Langszij de Gouvernementssteiger

Jozef de medicijnman

Op onze steiger streek meteen na binnenkomst een graatmagere vriendelijke oude creoolse man neer. Hij werd vergezeld door twee hondjes die meteen liefdevol door de bemanning werden geadopteerd. Het was de lokale medicijnman Jozef. Hij bleef met zijn hondjes gedurende ons hele verblijf in Suriname op het schip passen als we langszij lagen in Nickerie. Hij had altijd wel wat te vertellen maar niemand is ooit te weten gekomen waar hij het over had.

Wilde dieren en ander ongerief

Na aankomst werd de Landrover op de wal gezet en maakte de commandant zijn opwachting bij districtscommissaris. Oom Harry ging de wal op om het terrein te verkennen met de Landrover.

Toen hij later op de dag terugkwam ging als een lopend vuurtje door het schip dat er ergens een dode kaaiman langs de weg lag. Matroos Sterk die achter het stuur van de

Landrover had gezeten, zei dat de kaaiman wel drie meter lang was. De volgende dag werd het verhaal bevestigd door een van de lokalen die op de steiger rondliep en die nogal laconiek meedeelde dat er regelmatig een kaaiman werd overreden. Later in de week was er weer een spectaculair nieuwtje; voor het slachthuis aan de rivier zwommen haaien die zich tegoed deden aan het slachtafval.
Het viel direct op dat alle inwoners vrijwel continu op een trage sierlijke manier met hun armen zwaaiden en het duurde niet lang voor we erachter kwamen dat dit niet voortkwam uit Zuid-Amerikaanse levenslust maar bedoeld was om zich de permanent aanwezige muskieten van het lijf te houden. Al snel namen we deze zogenaamde Nickerie twist over. Tegen de tijd dat de zon onderging, rond zes uur, hielp zelfs dat niet meer en vluchtte iedereen binnenshuis achter horren en muskietennetten.

Prinses Irene Kampement

In Nickerie bevond zich het Prinses Irene Kampement waar altijd een peloton van de TRIS was gelegerd. Deze pelotons werden zeer regelmatig gewisseld en er ontstonden dan ook weinig sociale contacten. We zagen elkaar wel eens bij evenementen in het dorp. Er was een kleine vaste logistieke staf waarmee we wel veel zakendeden. Zij zorgen voor onze post en leverde bestellingen die wij via de logistieke kanalen van de TRIS konden afhandelen. Van groot belang was ook de verstrekking van films door de Welzijnszorg van de Landmacht.

Prinses Irene Kampement

De aanwezigheid van de TRIS was van belang voor vlagvertoon aan Brits-Guyana en familiariseren van de pelotons met de regio. In het kampement stond ook een vrij

antieke pantserwagen van het type Otter. Je kon er geen oorlog meer mee winnen maar het maakte wel grote indruk op de bewoners als de TRIS met dit stalen monster op hoogtijdagen door de Nickeriepolder paradeerde.

Pantserwagen type Otter

Harko heeft nog eens het genoegen gehad om met de Otter post te halen in het kampement.

Matroos Sterk

Matroos Sterk had een bevoorrechte positie aan boord. Hij was getrouwd met een Surinaamse vrouw. Haar ouders woonden in Nieuw Nickerie en voor de duur van ons verblijf in Suriname was zij weer bij haar vader en moeder gaan wonen. Sterk woonde 'thuis' als het schip in Nickerie binnen lag. Hij had een militair rijbewijs mogen halen en was min of meer vaste chauffeur voor de Landrover. Als we op de Corantijn lagen werd die meestal gestald op het erf van een boer bij Clarasluis, maar als we in Nickerie lagen mocht hij hem parkeren bij zijn schoonouders. Zijn schoonvader was postbode en reed daarvoor op een ronkende motorfiets waarmee hij op de meest onwaarschijnlijke plaatsen opdook om te kijken wat we allemaal aan het uitspoken waren.

De Bikiniclub

De Bikiniclub was de lokale sociëteit die ook beschikte over een klein zwembad en een tennisbaan. Al snel kwam er een uitnodiging voor de officieren om kennis te maken met de leden en wat leven in de brouwerij te brengen. Het zag er allemaal plezierig uit, de

grote bar, het zwembad en de betonnen tennisbaan. We kwamen er bij de eerste kennismaking meteen achter dat de dikke lokale kikkers ook van zwemmen hielden en oom Harry kwam luid brullend de WC uit met de boodschap dat er een slang in de pot lag te snurken. Zonder daar iets bijzonders in te zien haalde een bediende de kikkers uit het zwembad en de slang uit de pot en gaf het advies om hem even te waarschuwen als ze weer terugkwamen.
Bier werd geschonken uit zogenaamde joggo's, literflessen heerlijk Parbo bier dat door de Amstelbrouwerij in Paramaribo werd gebrouwen. Verder was rum-cola heel populair.
Harko en ik maakten kennis met commissaris van politie Lobman, een boom van een creool die een enthousiaste tennisser bleek te zijn. Wij gingen graag op zijn uitnodiging in om als we binnenlagen met hem te dubbelen op de betonbaan van de club. Een vierde man was altijd wel te vinden. Het bleek een gouden uitnodiging te zijn. Als we binnenlagen in Nickerie werd er op zaterdagnamiddag getennist met Lobman. Zijn talrijke kroost stond garant voor voldoende ballenjongens. Wanneer om zes uur de duisternis inviel verplaatsten we ons naar de bar en dronken we de man een joggo en luisterden ademloos naar Lobman's verhalen over de vindingrijkheid van het Surinaamse boevengilde.

De bioscoop

Nickerie bleek een bioscoop rijk te zijn, gevestigd in een grote houten loods die bijna alle bewoners tegelijk zitplaats bood. Tijdens een wandeling door het stadje zagen Harko en ik dat er die avond twee lange films werden gedraaid; Ben Hur met Charlton Heston en Quo Vadis met Robert Taylor en Deborah Kerr. Harko vond dat we daar heen moesten en kocht meteen kaartjes.
De zaal was pikdonker en zat helemaal vol. In ons witte uniform baarden wij weinig ophef omdat de Charlton Heston al bezig was met zijn strijdwagen en we stilletjes achterin gingen zitten. Het enige wat ik in de geheel gevulde zaal kon onderscheiden waren de smetteloos witte overhemden die de meeste mannen droegen. Het rook ook heel speciaal naar de klapperolie waarmee veel creoolse vrouwen hun haar lieten ontkroezen.
De reacties van het publiek waren anders dan ik gewend was, vooral in scènes waarin vrouwen een rol speelden. Groot was de hilariteit toen Charlton Heston van de hoofdrolspeelster een draai om zijn oren kreeg. Ben Hur werd zonder pauze gedraaid. Het duurde echter even voordat Quo Vadis gereed was om te vertonen.
Het intermezzo tussen de twee films bleek altijd gebruikt te worden voor een loterij waarbij de toegangskaartjes de loten waren. Wat ik vreesde, gebeurde. Op mijn kaartje viel een prijs; een grote fles Black Cat rum waarvan een onervaren drinker het risico liep blind te worden. Ik had geen zin om daarvoor in mijn korte witte broek door de donkere massa naar het podium te gaan. Harko, kind van de tropen, verklaarde mij een lafaard en ging met mijn kaartje ontspannen de fles ophalen.

Na afloop van de filmvoorstelling kon ik het niet nalaten om nog wat te flirten met een leuke Hindoestaanse en veinsde daarbij grote onwetendheid over de omgeving. Spontaan bood zij aan om mij Nickerie te laten zien. De volgende dag arriveerde zij met een spectaculaire nozembrommer, met tijgervel op de buddy sit en een antenne met kattenstaart achterop. Onder groot enthousiasme van de toekijkende bemanning vertrok ik, mij vastklampend aan mijn nieuwe vriendin, met de ronkende brommer het dorp in. Het werd echter geen duurzame relatie.

De triangulatie van de Corantijn

De primaire triangulatie van de Corantijn ving aan in het mondingsgebied. Het gebied werd 'ingepakt' in een netwerk van grote driehoeken waarvan de hoeken en zijden zeer nauwkeurig werden volgemeten (alle zijden en alle hoeken) met theodoliet en tellurometer. In enkele gevallen waren de hoekpunten niet onderling zichtbaar en moest in de nabijheid een wel zichtbaar hulppunt worden opgericht waar het beoogde hoekpunt aan kon worden vastgemeten.
Startpunt was het zogenaamde Astro-W in Nickerie, waarvan de geografische coördinaten al zeer nauwkeurig waren bepaald door middel van astronomische waarnemingen.
Het was een geweldige puzzel met veel verkenningswerk, improvisatie, kapwerk en volharding. Voor de metingen aan de Britse kant van de Corantijn moest contact worden gemaakt met de lokale autoriteiten in Springlands. Dit was niet alleen nodig om verkenningen uit te mogen voeren en technische details van ons werk te bespreken, maar ook om bescherming te krijgen van militairen van The Queens Own Border Regiment die in Brits-Guyana waren gelegerd. Het land zou in 1966 onafhankelijkheid krijgen. Er heerste een felle politieke strijd tussen de nationale partijen die om de toekomstige leiding vochten. In het gebied rond Springlands deden zich regelmatig gewelddadige incidenten voor waarbij openbare gebouwen in brand werden gestoken en telegraafpalen werden omgehakt. Vooral de zogenaamde Woodcutters Party was daarbij actief.

Voor het werk aan de Britse kant werd de Landrover in Springlands op de wal gezet. De meetploeg ging nooit zonder escorte op stap. Vanaf medio december veroorzaakten hevige regenbuien veel last en daardoor was het terrein dikwijls onbegaanbaar. Hoewel het meeste werk aan de Britse kant eind december was voltooid, zou het nog tot eind februari 1965 duren voor de laatste metingen op de Britse oever kon worden afgemaakt.

De primaire triangulatie werd in de loop van de maanden verder uitgebreid over de Corantijn tot aan het Astro-V, ruim 80 km stroomop aan de Surinaamse oever. Uit verschil in geografische coördinaten zoals berekend in het triangulatienetwerk en de

opgegeven coördinaten van Astro-W volgde de zogenaamde sluitfout, die niet alleen een indicatie gaf over de nauwkeurigheid van ons triangulatiewerk maar die ook over onze meetresultaten vereffend kon worden om het netwerk sluitend te maken.
Binnen het primaire triangulatienetwerk ontstond gaandeweg ook een secundair netwerk van aanvullende bakens die nodig waren voor de plaatsbepaling van de lodingsloepen. Aan dit aanvullende netwerk werden minder hoge nauwkeurigheidseisen gesteld. Het inmeten ervan gebeurde met sextant.

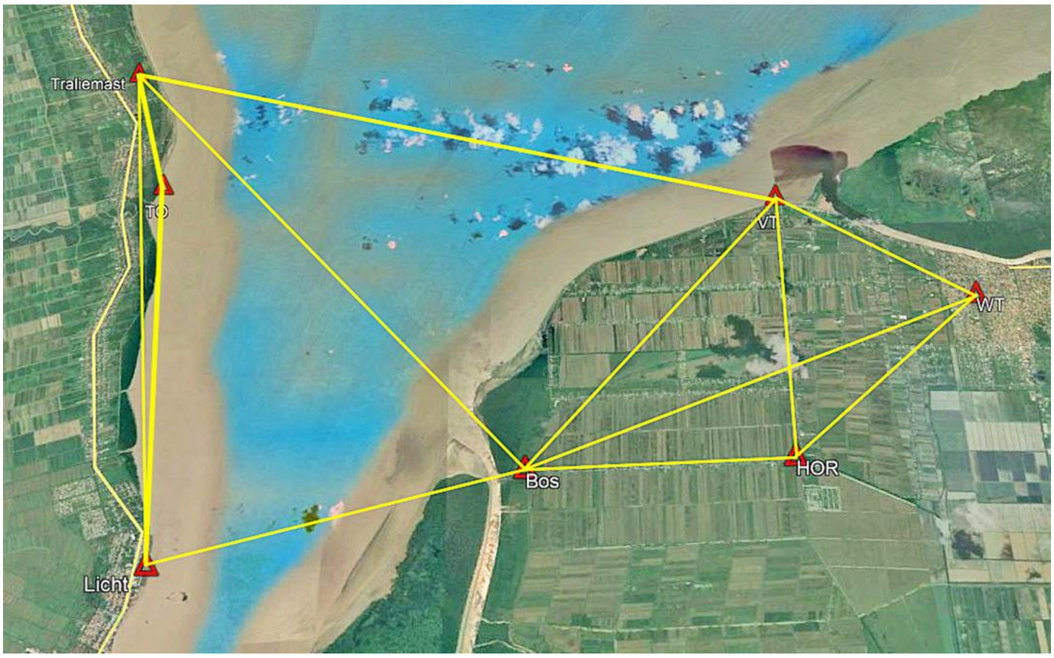
Oom Harry was de grote regisseur van de triangulatie. Hij was onvermoeibaar, buitengewoon slim en een gestaalde practicus. Hijzelf hield zich bezig met het uitvoeren, controleren en verwerken van de hoekmetingen. Het was een buitengewoon secuur werk waarbij onvolkomenheden, z.g. sluitfouten in driehoeken, op een magische wijze door hem met matrixrekening vereffend werden. Regelmatig trok hij er ook op uit om over grote afstand meetpunten aan elkaar te knopen door afstandmetingen met de tellurometer.

Oom Harry had kennelijk grote aantrekkingskracht op vrouwen, want tijdens meetwerk in het dorp trok hij altijd de aandacht. Op een dag kwam hij helemaal beduusd aan boord toen een mooie creoolse hem in het voorbijgaan had begroet met “ik wil wel een kindje van jou”.

Hydrografische activiteit

De Luymes bleef in Nieuw Nickerie tot 11 november. Allereerst moest de hoofdtriangulatie van de Corantijnmonding worden uitgevoerd om daaraan het netwerk van bakens langs de rivier te kunnen vastleggen.
De hoofdtriangulatie werd geografisch vastgemeten aan Astro-W in Nickerie. Dit vastleggen gebeurde door middel van een polygoonmeting met theodoliet en afstandsbakens zigzaggend door de stad naar de watertoren. Het was een komisch gezicht om de bewoners daarbij ondersteboven door het zichtveld van de theodoliet te zien lopen.

In de hoofdtriangulatie werd een aantal goed zichtbare bestaande punten opgenomen. Onder meer waren dat de vuurtoren aan de kust bij de ingang van de Nickerie Rivier en de watertoren in de stad. Met veel inspanning werden nog een aantal extra punten opgericht in de Nickerie polder.
De aanknopingspunten in Brits-Guyana waren de traliemast bij het grensbaken ‘Wooden Beacon’ en het licht op de steiger van Springlands.



Schets triangulatie monding Corantijn

De azimutale richting en de afstand tussen de vuurtoren en de traliemast vormden de basis van de hoofdtriangulatie.
Voor het 'volmeten' van triangulatiedriehoeken was de tellurometer onontbeerlijk. Het kalibreren van deze radarafstandsmeter gebeurde parallel aan de landingsbaan van het kleine vliegveldje van Nickerie. Voor dat doel was over een afstand van ongeveer 500 meter een meetbasis uitgezet, die aan beide uiteinden en in het midden was gemarkeerd met stenen pilaren voorzien van ijkmerken. Met een speciaal krimpvrij invar staal meetlint werd deze meetbasis tot op de millimeter opgemeten.

Oom Harry was onvermoeibaar. Hij zweette altijd als een otter en als hij terugkwam van de wal dumpte hij altijd zijn plunje voor de deur van zijn hut en brulde dan om de wasbaas. Deze had een keer het lef gehad om narrig te mompelen "morgen bent u de eerste", met als gevolg dat oom Harry sinds die tijd de volgende morgen bij overal dezelfde plunje gewassen en gestreken weer terug wenste te zien.
Harko en ik raakten vertrouwd met het gebruik van de theodoliet en triangulatiesextant en werden al snel ook betrokken bij de metingen. Dat werk speelde zich in aanvang grotendeels af in en om Nickerie.

Tellurometer calibratie bij het vliegveld van Nieuw-Nickerie

Alle metingen werden zorgvuldig genoteerd in meetboekjes en wij hadden een competitie over de hoeveelheid muskieten die we in een keer konden verpletteren bij het dichtslaan van een meetboekje. De meeste muskieten veroorzaakten een kleine bloedvlek als ze platgedrukt werden en er werden indrukwekkende records gevestigd.
Na veel experimenteren kwamen we erachter dat het verbranden van in olie gedrenkte lappen het beste hielp om de muskieten op afstand te houden. Helaas was dit middel meestal erger dan de kwaal. Wij beheersten de Nickerie twist dan ook tot in de perfectie.

Bij ons vertrek naar Paramaribo op 11 november was de voorbereiding van de triangulatie van de riviermond nog volop gaande. Er moesten nog een aantal meetpunten worden ingericht die stabiel genoeg waren om met de uiterst gevoelige theodoliet te kunnen meten.
Op de Britse oever van de Corantijn was daar nog helemaal geen tijd voor geweest en daarover moesten ook nog de nodige afspraken worden gemaakt. Van groot belang was dat het grensbaken Wooden Beacon zeer nauwkeurig in de triangulatie werd opgenomen.

De Luymes ontmeerde in Nickerie op 11 november. In de monding van de Corantijn werd eerst nog een zelfregistrerende bodempeilschaal met boei gelegd. Een tweede werd bevestigd aan de steiger van Springlands. Vervolgens werd koers gezet werd naar Paramaribo voor een lang weekend aldaar.

De veerboot Perica tussen Nieuw-Nickerie en Paramaribo

Van Nickerie terug naar Paramaribo ging de reis tegen de heersende noordoostelijke passaatwind in. Dat was geen pretje en het kostte een halve dag stevig stampen met de nodige zeezieken.
Tussen Paramaribo en Nieuw Nickerie werd een wekelijkse veerdienst onderhouden met de Perica, een scheepje dat veel kleiner was dan de Luymes. Als de Perica in Nickerie afmeerde, zagen de passagiers er meestal redelijk vrolijk uit na een reis met de wind in de rug, maar de andere kant op naar Paramaribo gingen ze door de hel met het kleine scheepje.

PARAMARIBO

12 november – 15 november 1964

Uit chronologisch verslag in Hydrografisch rapport nr. 7/LMS/1964
Verversingsperiode te Paramaribo

Een uitstekend programma van de dienst welzijnszorg K.L. bood excursies (Billiton Mij. Te Onverdacht en Cola Kreek), voetbalwedstrijden, zwemmen en filmvoorstellingen.

Verversen

Als het schip zich in het terrein (opnamegebied) bevond dan gold vooral het bij de opname betrokken personeel de zogenaamde terreindienst. Er werd dan zes dagen van de week gewerkt, van zonsopkomst tot zonsondergang. Het was gebruikelijk tijdens langdurige hydrografische opnemingen, om na een aantal weken op het terrein een rustperiode in te lassen waarin tevens werd bevoorraad, uitgebreider onderhoud gegeven en de hydrografen even te verlossen van hun intensieve arbeid.
Dit gebruik heette 'verversen' en er gold dan een aangepaste dagelijkse dienst die werd aangeduid met ‘Ambondienst’. Met uitzondering van het wachtsvolk en bemanning die benodigd waren voor strikt noodzakelijke werkzaamheden was iedereen vanaf 9 uur ’s morgens geheel vrij om de dag naar eigen inzicht aan boord of aan de wal te besteden.
Hoewel de Luymes maar betrekkelijk kort op het terrein was geweest werd toch een lang weekend verversen in Paramaribo ingelast. Er moest ook dringend overleg worden gepleegd over de geografische details van de triangulatie van de Corantijnmond.

Wederwaardigheden

Onze wasvrouw stond al klaar toen we afmeerden aan de OGEM-steiger en in het bosnegerkampje naast de steiger werd druk de was gedaan in de rivier. Zo zou het elke keer weer een genoeglijke binnenkomst zijn.
De commandant was op 13 november met 6 officieren te gast op een kennismakingslunch in het paleis van de gouverneur. ’s Avonds waren, naast de Gouverneur en vele hoogwaardigheidsbekleders, onze collega’s van de TRIS te gast aan boord op een cocktailparty. Het aan boord komen van de gouverneur met echtgenote was een bijzondere belevenis voor Ad van de Sande. Hij stond met sabel en vier valreepsgasten aangetreden bij de valreep en prikte bij de officiële begroeting zijn sabel vast in het afdak boven de valreep, wat een zeer komische act opleverde.

Bezoek Gouverneur en COTRIS

Deze ontvangst aan boord zal mij altijd bijblijven vanwege de aanwezigheid van de meest oogverblindende vrouw die ik ooit gezien heb. Zij was de echtgenote van een van onze officiële gasten. Gekleed in een prachtige witsatijnen avondjurk en met een vleugje chinees bloed verpletterde zij mij door haar schoonheid.
Het werd een zeer geanimeerde party aan boord, daar waren wij in de Marine goed voor opgevoed.

Kakkerlakken, ratten en rijsttorren

Vanaf onze komst in Suriname werden wij geplaagd door ongedierte. Ondanks dat er altijd rattenschilden op de meertrossen werden aangebracht, was toch een toenemend aantal ratten aan boord geklauterd of van de kade rechtstreeks op het schip gesprongen. Je zag ze niet veel, maar bij het kombuis en bij de broodkast werden ze wel gesignaleerd of waren sporen van knagen te zien.
Ook de kakkerlakken hadden ons weten te vinden. Ze kwamen in groten getale voor in wasplaatsen, voorraadruimen, pantries en slaapverblijven. Als ik 's morgens wakker werd in mijn hut en het licht aandeed, zat er steevast een dikke kakkerlak op mijn tandenborstel die met tegenzin vertrok als ik mijn tanden wilde poetsen. De geharde Nieuw-Guineagangers aan boord van de Luymes haalden hier hun schouders over op; je kon er nu eenmaal niets tegen doen.
De grootste plaag aan boord vond ik de rijsttorren. Al snel bleek dat al onze rijst die we geruild hadden met de TRIS voor de aardappelen, bevolkt werd door kleine torretjes. Na het koken van de rijst lagen die als kleine zwarte pepertjes in de rijst. Ook hier werd

door de oude garde uit de tropen niet moeilijk over gedaan. Ik kreeg het advies om er satésaus over te doen, dan zag je het niet meer.
De rattenplaag nam naar verloop van tijd zulke vormen aan dat ik mijn krachtige Webley luchtdrukpistool permanent uitleende aan de wacht bij de valreep, om de ratten bij de broodkast weg te houden.
Op aanraden van de TRIS werd besloten om al het ongedierte aan boord te laten uitroeien door een speciale eenheid van de Landmacht die daarvoor uit Nederland kon overkomen bij een volgend bezoek aan Paramaribo.

De tijd was te kort om uitgebreid op stap te gaan in Paramaribo. Samen met Doc Haaxma en Harco bracht ik nog een heel plezierig bezoek aan een vriend van Harco, Peter van de Water, die in Paramaribo woonde als agent van de Handelsmaatschappij Hagemeyer. Ik herinner mij dat nog goed omdat er bij hem in de tuin een heel leuk wasbeertje in een boom zat.

Op stap met Harko en Rob Haaxma

NICKERIE

16 november – 22 december 1964

Uit chronologisch verslag in Hydrografisch rapport nr. 7/LMS/1964 ***16 november 1964*** *07.30 Ontmeren. Verstomen naar Nieuw Nickerie. Voor overtocht a/b legeraalmoezenier H.J. Hubers.* *19.30 Ten anker nabij uiterton Nickerierivier (lichtboei nr. 1).*

Het was een kort verblijf in Paramaribo en op maandag 16 november werd in de vroege ochtend ontmeerd en vertrokken naar het werkterrein bij Nickerie. We kwamen in het donker bij de monding van Nickerierivier aan en gingen voor anker omdat de lichtenlijn van de aanloop van de haven over de ondieptes voor de riviermond liep. Binnenlopen in het donker was daardoor niet zonder risico.
De volgende morgen meerden we met uitgaand tij af langs de Gouvernementssteiger.

Hydrografische activiteit

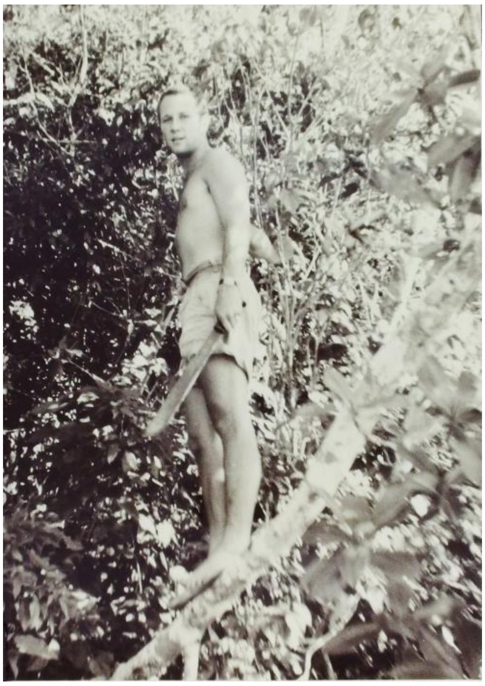
Op 4 december was de primaire triangulatie zover gevorderd dat er mankracht vrij kwam om aan het oploden van de Nickerierivier te beginnen. Allereerst werden op het stuk rivier dat voorkwam op de detailkaart van Nickerie in de Nederlandse kaart 2228 een groot aantal lodingbakens geplaatst en ingemeten.

Bakens zetten

De bakens werden van bamboe gemaakt en goed gestaagd met schiemansgaren. Ze werden voorzien van witte katoenen toptekens om ze goed zichtbaar te maken. De toptekens werden gemaakt door een oude rot van de witte vloot, kwartiermeester Luhulima. Hij had voorin de officiersaccommodatie een werkplaats waarin hij de toptekens naaide met een stevige naaimachine. Deze werkplaats was tevens een donkere kamer waarin hij foto's kon ontwikkelen en afdrukken. Er werd druk van deze faciliteit gebruik gemaakt door de bemanning.
Naast deze werkplaats bevond zich nog een opstappershut die niet erg gerieflijk was omdat er een ankerkluis doorheen liep, wat een hels kabaal maakte bij het veelvuldige ankeren.
Oorspronkelijk hadden alle officieren een eenpersoonshut maar vanwege de ankerkluis was een hut van twee kooien voorzien en werd de hut voorin bestemd voor opstappers. De tweepersoonshut was voor Harko en mij.

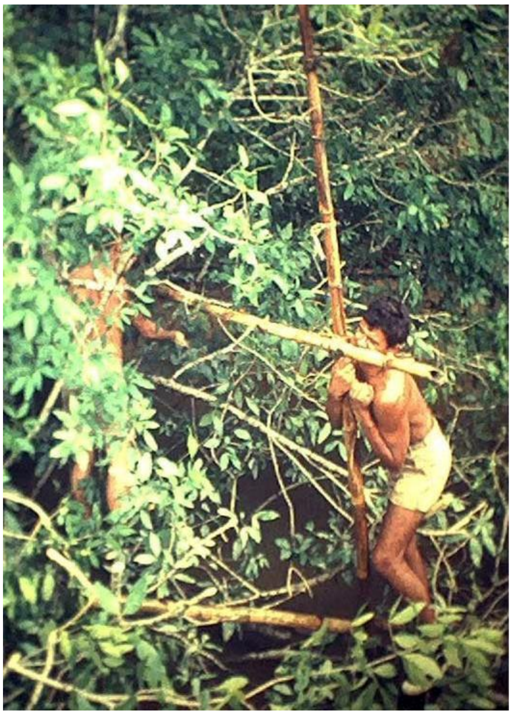
Lodingbaken

Harko was de aanvoerder van de bakenploeg. Hij moest ervoor zorgen dat op de tijdens de rivierverkenning geselecteerde plaatsen, bamboe lodingbakens met linnen toptekens werden geplaatst en vervolgens ingemeten met sextant.

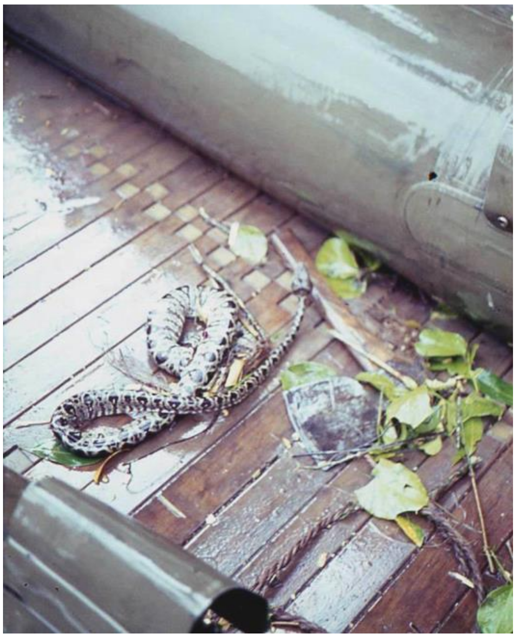


Harko met kapmes

Dit werk was een kolfje naar zijn hand omdat hij was opgegroeid in Nederlands-Indië en zich thuis voelde in tropenland. Harko beleefde altijd wel wat tijdens het bakenzetten en hij kon er smakelijk over vertellen.



Improviseren

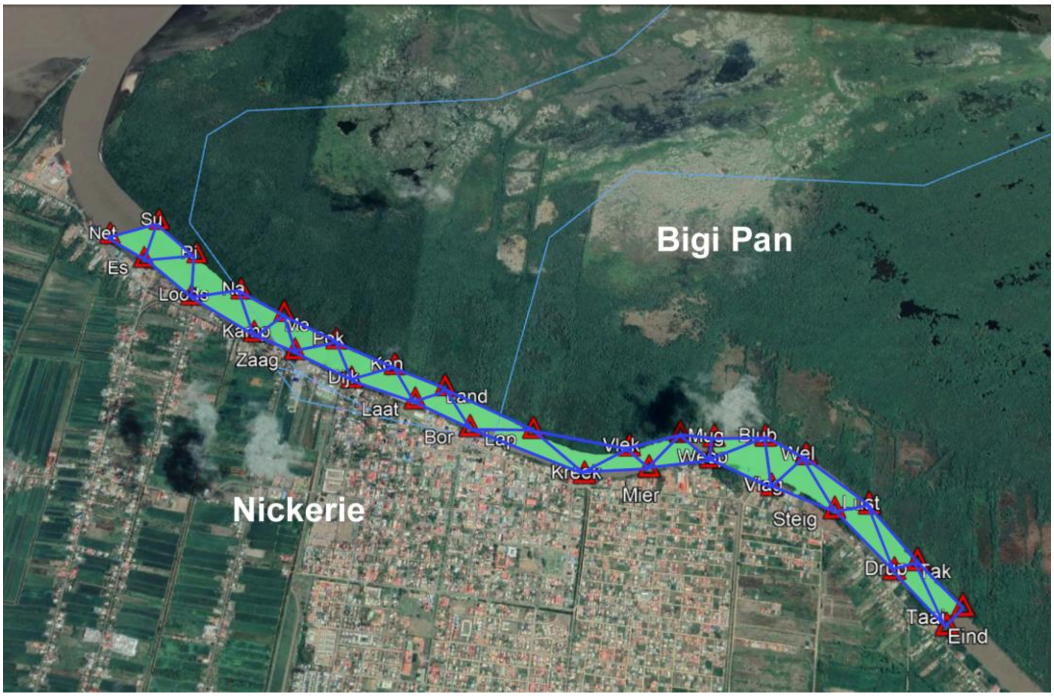


Slangen

Bij het plaatsen van de bakens moest veelvuldig met kapmessen worden gehakt. In het begin werd daar nog wel eens onvoorzichtig mee omgegaan waardoor er verwondingen ontstonden. Dat die in de tropen snel ontstoken raakten en daardoor slecht genazen, maakte de mannen binnen de kortste keren heel oplettend. Ook moest heel goed op slangen worden gelet. Ze waren heel slecht te zien maar sommigen hadden er een goed oog voor. Een schot hagel was meestal voldoende om een slang onschadelijk te maken.

Loden

Op 11 december waren voldoende bakens langs de rivier geplaatst om aan te kunnen vangen met het lodingwerk.



Lodingwerk Nickerierivier

Voor het oploden van de rivier waren de beide motorsloepen van de Luymes beschikbaar. Deze sloepen waren uitgerust met een echolood dat continu diepte registreerde op een papieren registratierol. Tijdens het loden, waarbij de sloep telkenmale met vaste tussenruimte van honderd meter dwars de rivier overstak, werd om de minuut de echoloodrol gemarkeerd met de zogenaamde snelliusknop op het commando “opgepast, stop”. Gelijktijdig werd dan de positie van de sloep vastgelegd door twee horizontale hoekmetingen met een makkelijk afleesbare lodingsextant op daarvoor in aanmerking komende lodingbakens. De tijd en de bijbehorende hoekmetingen werden telkenmale in een lodingboekje genoteerd met een bijbehorend volgnummer, het z.g. snelliusnummer. Dat nummer werd ook bij de markering op de echoloodrol genoteerd. De gemeten sloepposities werden al lodend ook in het

zogenaamde sloepsblad geplot teneinde zoveel mogelijk de hand te houden aan de gewenste afstand tussen de dwarsslagen over de rivier. Dit werk vereiste grote behendigheid van de betrokken sloepbemanning die bestond uit een roerganger en twee officieren, die de metingen op de bakens deden en ook alle gegevens noteerden.
Alle zeeofficieren, met uitzondering van de commandant en de oudste officier, werden hiervoor ingeschakeld.

Lodingsloep met echolood

Peilschalen

Alle geregistreerde dieptes moesten worden gereduceerd tot de gemiddelde laagwaterstand bij springtij (LLWS). Dit vlak werd altijd berekend in decimeters onder de gemiddelde waterstand (MS). Om dat mogelijk te maken moest tijdens het loden het verticale getij worden gemeten met een nabije peilschaal. De Luymes had voor dat doel een aantal peilschalen aan boord die met een bamboedriepoot in de rivier konden worden geplaatst. Om een voldoende nauwkeurige middenstand te kunnen bepalen moest tenminste 48 uur aansluitend getij worden geregistreerd. De peilschaal-waarnemingen werden om het half uur genoteerd in een peilschaalboekje door een peilschaalploeg. Een peilschaalploeg bestond uit twee matrozen die met een verrekijker, lunchpakket en een container met lem (dunne citroenlimonade) aan de bosrand werden geparkeerd.
Soms was het mogelijk om een peilschaal door middel van waterpassen vast te leggen aan een bekend waterpasmerk in de nabije omgeving. Dat gaf dan inzicht in de hoogte van de middenstand in Nickeriepeil (NP). Seizoensinvloeden op waterafvoer uit de bovenloop konden hierdoor ook worden bewaakt.

Het organiseren en verwerken van peilschaalwaarnemingen was het werk van de 'waterboer'.
Deze functie was mij toebedeeld. Ik vond het een fantastische klus; zelfstandig en verantwoordelijk werk met enthousiaste matrozen die blij waren om de rivier op te gaan in plaats van onderhoudswerk aan boord te doen. Het eindresultaat bestond uit dieptecorrecties op de echoloodrollen, waarmee de geregistreerde dieptes werden herleid tot dieptes bij de laagste waterstand in de droge tijd (LLWS), de dieptes die uiteindelijk in de zeekaart verwerkt zouden worden.

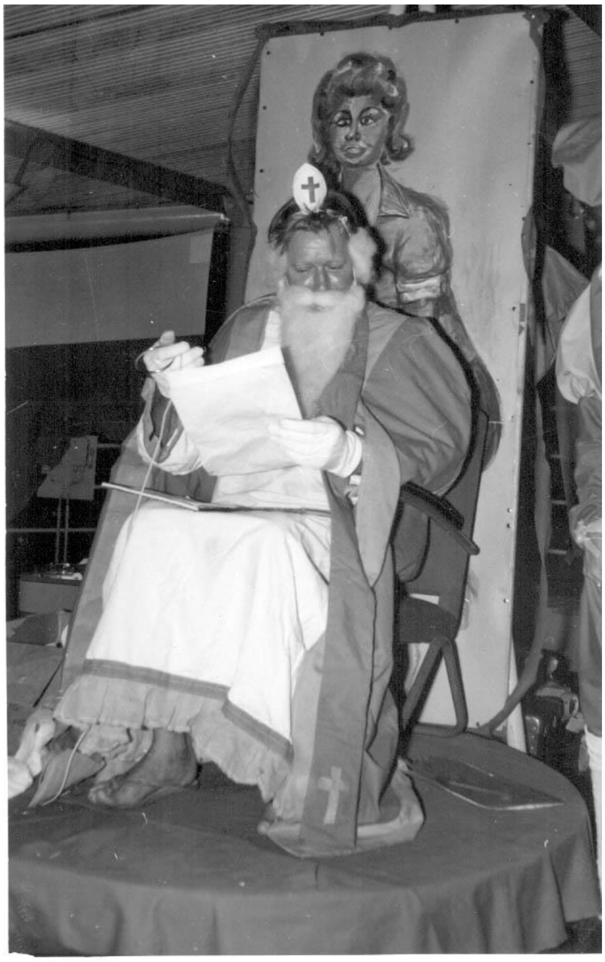
Plaatsen van een hulppeilschaal

Wederwaardigheden

De Pater

Uit Paramaribo was legeraalmoezenier Hubers meegekomen. Hij ging een poging wagen om het losgeslagen marinevolk in het gareel te brengen. We lieten hem niet in onzekerheid over de noodzaak daarvan. Hans Dickmann organiseerde na de avondmaaltijd een partijtje poker in de longroom en voorzag de spelers uit de scheepskas ruimschoots van bankbiljetten. De pater wist niet wat hij zag toen hij de honderden gulden over de tafel zag gaan en zijn fles viel in de plee toen Wolter Boer zijn laatste geld had verspeeld en met Taris Hans regelde dat hij een voorschot van honderd gulden op zijn komende salaris kreeg. De pater had niet door dat hij in de maling werd genomen en hij trok zich al snel terug in zijn hut om zich te bezinnen op de vermaningen die hij moest gaan geven naar aanleiding van dit liederlijke gedrag van de officieren. Pas de volgende dag, toen hij na het ontbijt Hans Dickmann voorzichtig polste of dit de normale gang van zaken was, kreeg hij door dat we hem zwaar om de tuin hadden geleid. Gelukkig kon hij er met enige moeite toch om lachen.

Sinterklaas
Op zaterdagavond 5 december werd met de hele bemanning Sinterklaas gevierd op het F-dek.
De majoor-machinist was door zijn collega's als vrijwilliger aangewezen om Sinterklaas te spelen. Hij was daar helemaal geen type voor en was om in de stemming te komen ruimschoots aan de borrel gegaan.



Sinterklaas op het F-dek

Op blote voeten en met staf en mijter verscheen hij onder begeleiding van een stel zwarte pieten op het F-dek, waar hij met grote moeite op een podium werd gehesen. De staf kletterde al snel op het dek. Nadat hij had geklaagd over de hitte in Suriname deed hij zijn mijter af, waaronder zijn tropenmijter verscholen bleek te zijn. Hij nodigde een aantal bemanningsleden uit om voor hem te verschijnen om ze te bevragen over hun gedrag. Hilarische taferelen die voortijdig werden beëindigd omdat de stevig

natgehouden Sinterklaas niet meer te volgen was. Hij werd naar zijn kooi gebracht en het bleef nog lang gezellig op het F-dek.

Regentijd

In Suriname kunnen er heel het jaar door buien vallen. Er zijn echter twee duidelijke regenperioden te onderscheiden; een korte regenperiode van begin december tot begin februari en een lange regentijd van eind april tot half augustus. In de regenperiodes regent het vrij veel, de buien vallen meestal in de namiddag of in de nacht.
Op de voormiddag van 14 december brak in West-Suriname de regentijd in volle hevigheid los. Het bleef twee dagen lang stortregenen en de rest van de maand vielen met grote regelmaat hevige buien. De druppels waren groot en vielen zo hard dat ze pijn deden op de blote huid. De lange rubber waakjassen van de Marine waren daarom zeer in trek.
Een van de eerste dagen waarop we hevig geteisterd door de moessonbuien toch op pad gingen met de sloep, zwom er onder de wal een flinke leguaan in het water. De sloepsbemanning zag kans om hem te vangen om hem aan boord te laten zien. De leguaan werd in een rubberen waakjas gewikkeld om hem te beletten weer te ontsnappen. Het duurde niet lang voordat het beest zich dwars door de waakjas weer vrij had geknaagd en overboord glipte. Terug aan boord duurde het even voordat de schipper het verhaal wilde geloven en de waakjas afschreef als gevolg van een aanval van een Surinaamse draak van ongekende omvang.

Uit chronologisch verslag in Hydrografisch rapport nr. 7/LMS/1964
18 december 1964

Lichten registrerende bodempeilschaal 8,2 zeemijl noord van Licht Zeedijk. Oefenen noodsturen en boeitje pikken. Vervolgens opstomen naar Nickerie, waarbij het schip geboeid raakt op modderbanken voor de ingang; zie PV no.: 5/4/151 ddo 281264.
Na vlot komen vervolgens opstomen naar Nickerie.

Zelfregistrerende bodempeilschaal

De Luymes beschikte over een aantal zelfregistrerende bodempeilschalen, ook wel prikkerpeilschaal (PPS) genoemd. Het waren waterdichte metalen kasten met een drukbalg die als een barograaf de waterdruk en dus het getij, elk half uur op een rol waspapier registreerde met een prikpen. Het instrument werd opgehangen in een driepoot en kon tot 50 dagen aaneen getij registreren. In open water werd het gemarkeerd met een lichtboei aan een tonsteen. Aan de steiger in Springlands werd het bevestigd met een ketting.

Lichten zelfregistrerende bodempeilschaal

Aan de grond

Het moest een keer gebeuren. De onbetrouwbare lichtenlijn van Nickerie speelde ons elke keer parten bij het binnenlopen. De Luymes verdaagde bij het binnenlopen op de modderbank en liep uit het roer omdat we vastliepen in de modder. BB-anker werd gedropt en er werd 50 meter ketting gestoken tijdens het vastlopen. Oom Harry liet onmiddellijk rondom het schip de diepte peilen en besprak met Oom Ab de situatie. De motoren werden gestopt en ter vermindering van de diepgang werd een sloep gestreken, waarmee ook SB-anker in de richting van het vaarwater werd uitgebracht. Met het opkomend tij kwam er weer beweging in het schip dat vervolgens met de kop op de stroom zwaaide. SB's anker hield en BB's anker werd gelicht. Na anderhalf uur werden de motoren weer gestart en ook SB's anker ingedraaid. Opgelucht zochten we weer het vaarwater op om vervolgens binnen te lopen.
De Luymes en de Snellius waren gebouwd voor dit soort situaties. De schroeven en roeren staken niet onder de kiel uit en speciaal voor het varen in ondiep modderig water was er een extra stel hoge aanzuigen voor het koelwater. Voor de riviermondingen aan de kust van Suriname was veel sprake van zogenaamde 'slingmud' die zich vormde als het zoete en modderige rivierwater mengde met het zoute zeewater. Slingmud was een geleiachtige modderlaag boven op de vaste bodem die zich ook aftekende op het echolood. De slingmud was een permanente zorg voor Hans

Heuseveldt, die veel te stellen had met verontreiniging van het koelsysteem van de motoren. Regelmatig moesten cilinderkoppen worden schoongemaakt of vervangen na scheurvorming door oververhitting.

We hadden vijf weken keihard gewerkt en waren wel toe aan ontspanning! Kerst en Nieuwjaar vieren in Nickerie was geen optie voor de mannen en er viel nog een hoop te regelen in Paramaribo.

Uit chronologisch verslag in Hydrografisch rapport nr. 7/LMS/1964
22 december 1964

Loden westelijk gedeelte van de Nickerierivier tot aan de politiepost Rotterdam. Snijden kreken etc. in en maken oeverbeschrijving. Nemen hierna de bakens op de zuidelijke oever weg. Brengen bezoek aan district commissaris i.v.m. vertrek. Nemen landrover a/b.
17.30 Ontmeren. Verstomen naar Paramaribo

PARAMARIBO

23 december 1964 – 4 januari 1965

Journaal Hr.Ms. Luymes **23 december 1964**

Te Paramaribo

09.15 afgemeerd langs steiger Beekhuizen t.b.v. brandstofladen, hetgeen i.v.m. tijdelijke schaarste niet door kon gaan.
16.30 Ontmeren, daarna afmeren aan OGEM-steiger. Landrover op de wal.
20.30 Cocktailparty a/b met als genodigden COTRIS met officieren en hun dames.

Verversen

De derde keer alweer dat we in Paramaribo afmeerden. Het begon al een beetje vertrouwd te raken. Na een vergeefse poging om olie te laden aan de Beekhuizensteiger verhaalde het schip de volgende dag tijdelijk naar de Algemene Steiger omdat de OGEM-steiger bezet was door een olietanker. Op de Eerste Kerstdag mochten we weer op onze vaste plaats aan de OGEM-steiger afmeren. Daar bleven we liggen tot 5 januari 1965. Voor het hele bezoek werd Ambondienst bepaald.

Wederwaardigheden

TRIS

Op de dag van binnenkomst hielden we voor onze vrienden van de TRIS met hun dames weer een ontvangst. Vanwege onze gulle gastvrijheid kwamen zij graag aan boord. Het werd een opgewekte aangelegenheid waarbij de nodige afspraken werden gemaakt voor de komende feestdagen.
Een van de TRIS officieren, kapitein Joep Reuters, had een zeer charmante echtgenote die de aandacht trok van zowel Hans Heuseveldt als Hans Dickmann. Zij waren meteen geboekt voor de feestdagen. Deze keer was ook de bekende woudloper kapitein van Tussenbroek terug uit het bos. Samen met majoor Lapré (broer van LTZT2OC Ronnie Lapré) zou hij nog een prominente rol spelen bij de onafhankelijkheid van Suriname in 1975. Wie mij ook bij blijft is kapitein Rudy Boekholt, de latere brigadegeneraal en commandant van Bronbeek met wie ik in 2005 nog dodenwacht hield bij de baar van Prins Bernhard.

De Hindoestaanse kleermaker

Hans Dickmann kwam met de boodschap dat je in Paramaribo bij een Hindoestaanse kleermaker voor een zacht prijsje een lichtgewicht maatpak kon laten maken, uitstekend geschikt voor het Surinaamse klimaat. Een dag opmeten, volgende dag klaar. Er was veel belangstelling voor in de longroom en Hans bestelde de man aan boord om de maten te komen meten. Uiteraard waren niet alle pakken de volgende dag klaar, maar in volgorde van belangrijkheid hadden we allemaal binnen een paar dagen een keurig net burgerpak voor de tropen. Het pak was inderdaad dun en luchtig en zo dun zelfs dat ik, nog voor dat ik voorbij de natte mist van de OGEM-diesels was, compleet voor aap liep met natte oksels en natte knieholtes. Ik was duidelijk nog niet voldoende geacclimatiseerd om in een chique tropenpak de wal op te gaan. Hoe het met de meeste anderen verging weet ik niet want iedereen hield zijn mond daarover. Van Oom Harry weet ik zeker dat hij er na tien passen uitzag of hij onder de douche was geweest.

Uiteten Cor Don

Voor de Kerst ging Cor Don weer naar huis. Hij was aan boord gedetacheerd om mee te helpen aan het opzetten van de triangulatie van de Corantijnmond.

Uiteten Cor Don
v.l.n.r.: Oom Ab, oom Harry, Cor Don, Rob Haaxma, Harko Hordijk, Jacques van den Bosch, Hans Heuseveldt en Dick Smit

Inmiddels waren we daarmee voldoende op weg om de klus zonder zijn geodetische expertise af te maken. Cor was een hele plezierige longroomgenoot en hij werd door ons op de gebruikelijke wijze uitgegeten. Hij kon de feestdagen bij zijn gezin in Nederland doorbrengen.

Kerstdiner in het Palace Hotel

De scheepstoko was zo rijk geworden van de Amstelflesjes dat we ons op Eerste Kerstdag een all ranks kerstdiner in het Palace Hotel konden veroorloven. De huishoudelijke dienst kon zo ook volop meegenieten. We hadden een feestelijke avond en tussen de gangen door kon er nog gegokt worden in het casino van het hotel. Rob Haaxma bleek een getalenteerde gokker te zijn. Hij werd die avond benoemd tot de chef gokker van de longroom en kreeg de dagen erna geld mee om ons geluk te beproeven. Zijn systeem was om te wachten tot viermaal op rij dezelfde kleur was gevallen en vervolgens te gaan inzetten op de andere kleur. Uiteindelijk vond hij hiermee toch zijn Waterloo en hielden we op met gokken via Rob.

Ik herinner me weinig meer van die uitgelaten kerstdag maar uit de reacties van de bemanning begreep ik dat ik mij kostelijk had geamuseerd.

Nieuwjaar

Samen met Harko en Ad van de Sande vierde ik oud en nieuw bij de familie de Vries Hoogerwerff. Het was buitengewoon gezellig en tussen de vriendin van de dochters, Nel 't Hoen, en Ad klikte het meteen. We werden verschrikkelijk verwend en keken ademloos toe toen Paramaribo om twaalf uur 's nachts ontplofte. Volgens de familie was dat nog niets vergeleken bij het Chinese Nieuwjaar dat pas op 2 februari gevierd zou worden. Dat zouden wij dus helaas moeten missen.

Op Nieuwjaarsdag werd in de namiddag op het paleis door de Gouverneur en premier Pengel een nieuwjaarsreceptie gegeven waar de officieren van de Luymes acte de présence gaven. Wij waren voor die gelegenheid gekleed in avondbaadje; lakense broek en wit katoenen baadje. Oom Ab had zoals altijd zijn fototoestel meegenomen en stond tijdens de receptie als een echte toerist foto's te knippen, waarvoor ik mij behoorlijk geneerde.

Er stond een eindeloos lange rij voor Jopie Pengel, die met bloeddoorlopen ogen en een glas whisky in zijn hand, onderuitgezakt in een grote leren fauteuil zat. Het was behoorlijk warm met de lakense broek. Gelukkig zag je daarin geen spoor van natte knieholtes.

Oom Harry stond voor mij in de rij. Terwijl wij langzaam doorschuifelden zag ik een groot rood kruis op de rug van zijn witte baadje verschijnen. Hij had bij de kleermaker in Paramaribo ook nieuwe bretels gekocht. Die waren niet kleurvast en zeker niet bestand tegen zijn overmatige transpiratie. Ik kreeg ook de indruk dat hij zwaar geïrriteerd was door Jopie Pengel, die niet uit zijn stoel overeind kwam bij het in ontvangst nemen van alle goede wensen.

Excursies

De TRIS nam de longroom begin januari mee op een boottocht over de Surinamerivier naar de Jodensavanne, een hele oude landbouwkolonie waar zich al in de 17^{e} eeuw joden uit Europa hadden gevestigd.

De Jodensavanne

In de 19^{e} eeuw raakte de kolonie na een grote brand in verval, maar in de tweede wereldoorlog werd er een barakkenkamp gebouwd waarin “foute Nederlanders en Duitsers” uit Indië werden geïnterneerd. Zij werden daar bewaakt door de Nederlandse mariniers die in de vijftiger jaren met de Landmacht Suriname verruilden voor Nieuw-Guinea.

Met een paar longroomgenoten bracht ik nog ook een interessant bezoek aan het Surinaams Museum in Paramaribo waar de verschrompelde hoofden van indiaanse koppensnellers de speciale aandacht van Rob Haaxma kregen. Wellicht was dit de start van zijn loopbaan als neuroloog.

Doc Haaxma met gesneld hoofd

Op vijf januari kwam er weer een eind aan onze tweede verversingsperiode in Paramaribo. We gingen alsnog olieladen en vertrokken vervolgens weer naar het opnameterrein.

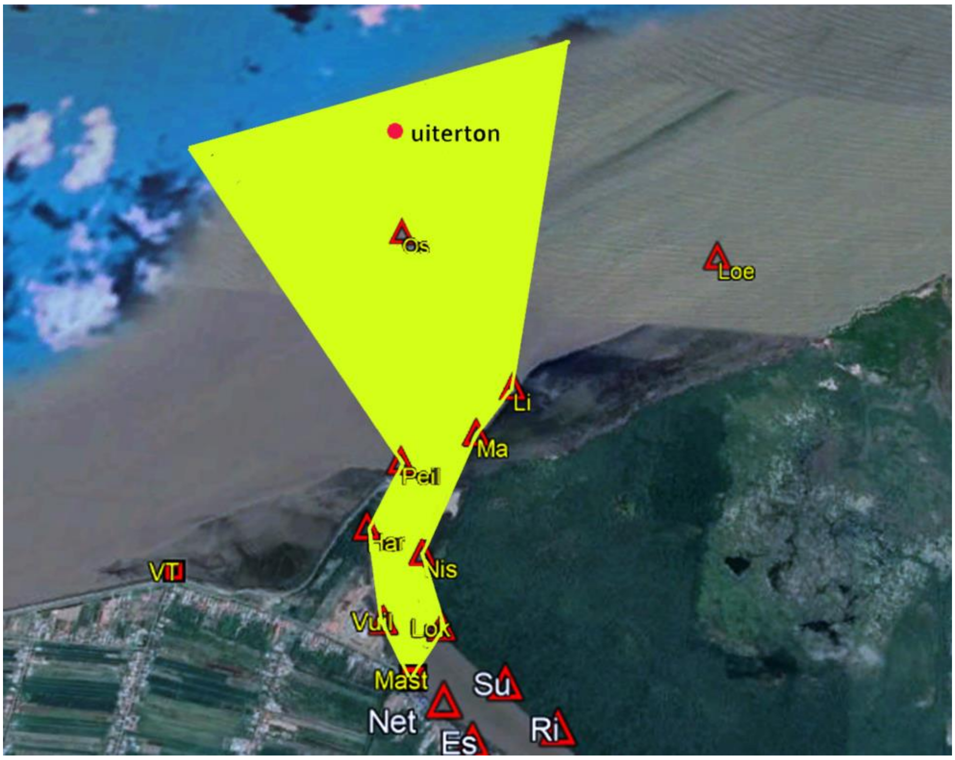
NICKERIE /WAGENINGEN

6 januari – 28 januari 1965

> **Journaal Hr.Ms. Luymes** ***6 januari 1965***
>
> ***Monding Corantijn***
>
> *06.30 Geestelijke verzorging en facteur met de sloep ter rede van Nickerie van boord. Meren af te Springlands, landrover op de wal. Onderzoeken op 3 plaatsen van land uit het kustgedeelte tussen Traliemast en de N-grens krt. 2228.*

Hydrografische activiteit

De eerste dagen van januari werden besteed aan het verkennen van de Britse kant van de Corantijn om geschikte plaatsen te vinden voor het volmeten van het driehoeksnet over de Corantijnmonding. De Britse kust was vrijwel onbegaanbaar door wateroverlast en het werken werd enorm bemoeilijkt door grote hoeveelheden muskieten. Nadat met hulp van de lokale autoriteiten toch een paar geschikte meetposities waren uitgezocht, ging de Luymes weer naar Nickerie om het lodingwerk in het westelijk deel en de monding van de Nickerierivier af te maken. Van 8 tot en met 21 januari werden bakens geplaatst voor het oploden van de riviermonding. Hiervoor werd ook het schip als meetbaken in zee ingezet.



Lodingwerk aanloop Nickerie

Er werden verder de nodige stroommetingen verricht en grondmonsters genomen.
De rest van de maand werd besteed aan het oploden van het deel van de rivier op de detailkaart van Wageningen.
Tussen Nickerie en Wageningen werden een aantal langsslagen over de rivier gemaakt, in het midden en oost en west daarvan.
Tijdens een van die langsslagen liep de Luymes bij het raken van een boomstronk in de rivier averij op aan beide schroeven.

Uitwerken van de langsslagen

Wederwaardigheden

Aanvaring met een gemak

Op 18 januari meerde de Luymes weer eens af in Nickerie. We kwamen voorstrooms de rivier op varen om langs de Gouvernementssteiger af te meren. Het was iets voor hoogwater en er stond nog een beetje stroom naar binnen. Aan het eind van de Gouvernementssteiger lagen een paar lichters waardoor we niet helemaal met het schip langs de steiger konden liggen. Het achterschip moest daarom worden afgemeerd aan de nabije SMS-steiger.
De lichters waren grote platte dekschuiten met een bovendekse dieselmotor met lange schacht die net als een buitenboordmotor voor de voortstuwing zorgde. Er was geen accommodatie aan boord. Achterop de lichters was een ‘gemak’ aan de reling bevestigd waar de opvarenden hun behoefte konden doen.
Afgeschermd door een halfhoog schaamschotje volgde een grote zwarte kerel op de lichter voor ons met belangstelling onze manoeuvre. Zijn belangstelling veranderde

geleidelijk in onrust en vervolgens in paniek toen wij met iets te veel vaart langszij de steiger schoven. De man in de poepdoos had dat ook in de gaten en vluchtte met de broek op zijn knieën in paniek naar het voordek van de lichter. Hij was net op tijd voordat de boeg van de Luymes zijn poepdoos van de reling van de lichter veegde. Er was grote opluchting en veel hilariteit na de relatief goede afloop. De machinisten van de Luymes herstelden de schade zonder moeite.

De bananen van Harko

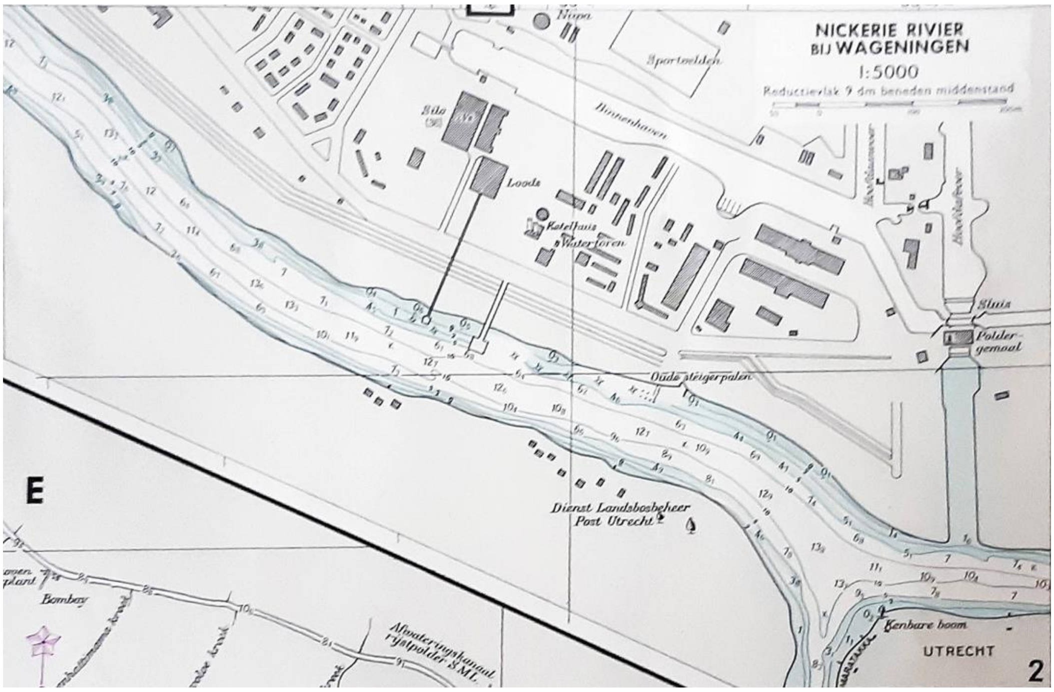
Harko kwam op een dag vol trots aan boord met een forse tros bananen. Hij had die aangeschaft op de lokale pasar na een gezellig potje tawarren. De bananen waren nog groen en hij hing ze op aan een kabelbaan aan het plafond in onze hut.
Het duurde even voordat ze in de donkere hut rijp werden. De aanwezigheid van de bananen was duidelijk te ruiken in het officiersgangetje.
Het ongeluk wilde dat alle bananen tegelijkertijd rijp werden en daar was door ons beiden niet tegen aan te eten. Er waren zelfs te weinig liefhebbers bij de officieren om gelijke tred te kunnen houden met het rijpingsproces. Via de hofmeester werden de bananen verdeeld onder de rest van de bemanning.
Toen Harko enthousiast vertelde dat er ook Doerians op de markt te koop waren, werd hem door de kenners sterk aangeraden om alleen voor eigen gebruik in te slaan en ze op de pasar zelf op te eten.

Sluipwespen en een boomstronk.

Op 20 januari werd ik er op uitgestuurd om tussen Nickerie en Wageningen geschikte plaatsen voor hulppeilschalen te zoeken, liefst in de buurt van waterpasmerken. Halverwege Wageningen lag het dorp Henar waar een zelfregistrerende peilschaal aanwezig was. Tijdens de verkenning beklom ik het houten platform van die peilschaal om te kijken of ik de registratie zelf kon aflezen. Zonder het door te hebben verstoorde ik een grote kolonie sluipwespen die hun nesten tegen de onderkant van het platform hadden. Binnen de kortste keren werd ik meerdere malen gestoken en ik liet me brullend van de pijn achterover in de rivier vallen. Toen ik weer boven water kwam doken de wespen weer boven op me. De vlet had zich inmiddels uit de voeten gemaakt en er zat niets anders dan na een snelle peiling onder water terug naar de vlet te zwemmen. Gelukkig lukte het om zo de zwerm wespen kwijt te raken. Onder de bulten ging ik met de vlet naar het dorp om uit te vissen hoe ik aan de peilschaalgegevens kon komen. De beheerder was gelukkig snel gevonden en hij beloofde alle medewerking die we nodig hadden.
Hij vertelde ook dat enige tijd geleden een stuk van de oever van de rivier was afgekalfd en midden in de rivier terecht was gekomen. Er stond een boom op en die was bij laagwater zover als mogelijk afgezaagd, met als gevolg dat er bij hoogwater niets meer van te zien was. Ik kon er zelf ook niets van zien toen ik in Henar was.

Nadat we een aantal plaatsen hadden uitgezocht voor de hulppeilschalen meldde ik mij weer terug aan boord in Nickerie om verslag te doen. Mijn boodschap over de boomstronk die ik zelf niet had gezien, veroorzaakte minder opwinding dan mijn door wespensteken ontsierde uiterlijk. Daar werd doc Haaxma weer niet ongerust van. De volgende dag ging ik terug om vier hulppeilschalen te plaatsen en twee daarvan te waterpassen. Met de registrerende peilschaal in Henar en die in Wageningen hadden we zo voldoende informatie om de langslodingen in de rivier te reduceren tot laagwaterniveau.
Op 22 januari ging de Luymes op weg naar Wageningen. Vroeg in de morgen ging ik vooruit met de vlet om peilschaalwachters af te zetten en ze weer op te halen nadat de Luymes was afgemeerd in Wageningen. Bij terugkomst aan boord bespeurde ik een wat gedrukte stemming bij Wolter Boer, de navigatie-officier. Het schip had bij het passeren van Henar toch de door mij gemelde boomstronk geraakt. De volgende dag gingen we weer lodend terug naar Nickerie en alles wees erop dat er schade aan de schroeven was opgelopen. 25 januari gingen we wederom lodend terug naar Wageningen om daar het gebied van de lokale detailkaart op te nemen met de lodingsloepen.

Wageningen



Plan van Wageningen

Het dorp Wageningen was de thuisbasis van de Stichting Machinale Landbouw (SML), die rondom het dorp een enorme rijstplantage exploiteerde. De rijstplantage was ook een proeftuin van de Landbouwuniversiteit Wageningen in Nederland.

Er was geen ruimte om het schip te zwaaien op de Nickerierivier. Daarvoor moest een klein stukje worden doorgevaren tot in de monding van de Maratakkarivier die bij Wageningen afsplitste van de Nickerierivier. Op de vloedstroom kon het schip dan zwaaien maar er moest wel tijdig worden achteruitgeslagen om terug op de Nickerie-rivier te komen. Een aardig stukje zeemanschap dat we in Nederland nooit hadden kunnen oefenen.
De Luymes bleef er twee dagen liggen. Wij werden allerhartelijkst ontvangen.

Duikeronderzoek schroeven

Op 26 januari was er voldoende tijd beschikbaar voor een duikeronderzoek om uit te vinden wat er met de schroeven was gebeurd toen we over de boom bij Henar voeren. Er waren twee gebrevetteerde duikers aan boord, beiden machinist. Verder was de korporaal timmerman duiker en tevens seinmeester, wat inhield dat hij aan dek leiding mocht geven aan duikoperaties. De opperste duiker aan boord was Dick Smit, hij was bij de Mijnendienst van de Marine gespecialiseerd als duikofficier. Niets lette ons dus om op verantwoorde wijze een eigen onderzoek naar de staat van de schroeven te doen. Voor het onderzoek werd gekozen voor stil tij tijdens laagwater op de voormiddag. Stil van hoog was de 28e pas 12 uur later omdat Suriname een enkeldaags getij heeft en dan was het te donker voor duiken.
Tijdens het droogvallen van de modderige rivieroever werd, tot ontzetting van iedereen en in het bijzonder van de twee machinisten, een aantal kaaimannen zichtbaar. Zij lagen tevreden in het zonnetje naar het schip het kijken, zo nu en dan geeuwend wat de vogeltjes kans gaf om wat aasresten uit de bek te pikken.
Onze duikers weigerden om onderwater te gaan, zij wilden alleen hun leven wagen als het oorlog was. De timmerman had ook weinig zin om onder water te laten gaan. Hij stak vol trots zijn rechterhand op waaraan hij een vinger miste en zei dat één vinger genoeg was. We hadden ook nog een hofmeester aan boord met het brevet hulpduiker, Maar dat leek Dick geen optie. Hij begreep dat hij onder de ogen van de aandachtig toekijkende bemanning geen andere keus had dan zelf onderwater te gaan. Hij was meer beducht voor de piranha's dan voor de kaaimannen en trok daarom zijn volledige duikerpak aan, om zich te beschermen tegen kleine verwondingen die de piranha's zouden kunnen aantrekken.
Na het plaatsen van een geweerschutter tegen de kaaimannen, ging hij over het achterschip in de modderige rivier te water aan een seinlijn die door de opgeluchte timmerman werd vastgehouden. Hij trof veel beschadigingen aan bij de schroeven. Meerdere bladen van de twee verstelbare schroeven waren verbogen en uit de schroefverstelinrichting lekte wat hydraulische olie. Dick moest alles op de tast doen want er was geen enkel zicht onder water. Hij kwam een aantal malen aan de oppervlakte om telkens weer nieuw leed te melden. Toen hij weer aan boord klom was het al duidelijk dat we een flink probleem hadden en zeker in dok moesten. Er was dus

sprake van een serieus scheepsongeval dat onmiddellijk werd gerapporteerd aan onze operationele baas, de Commandant Zeemacht Nederlandse Antillen (CZMNA) in Curaçao.

’s Avonds gaf de longroom op het F-dek een cocktailparty voor een 40-tal genodigden en gingen de maten de wal op om te gast te zijn bij Wageningse families. Het was een vrolijke avond waar iedereen van genoot. De volgende ochtend ging het schip vroeg weer terug naar Nickerie.

Terug voor de verjaardag van Prinses Beatrix

Uit chronologisch verslag in Hydrografisch rapport nr. 1/LMS/1965
27 januari 1965

op de DW ontmeren en opstomen naar Nickerie n.a.v. op 26/1 ontvangen bericht betreffende deelname 40-tal opvarenden van Hr.Ms. Luymes aan de te Paramaribo te houden parade t.g.v. de verjaardag H.K.H. Prinses Beatrix

We lieten een sloep met bemanning achter in Wageningen om het opnamewerk af te maken en vertrokken naar Nickerie om de uitverkoren bemanningsleden te kunnen vooroefenen voor de komende parade in Paramaribo. Dit was niet onnodig omdat onze militaire vaardigheden tijdens het hydrografische werk sterk waren vervaagd. Ook was een grondige plunje inspectie niet onverstandig. In Nickerie keken ze hun ogen uit toen al die bekende voddenbalen omgetoverd werden in strak in het pak zittende en stram marcherende marinemensen. Ik ben er nooit achter gekomen waar we alle geweren voor de matrozen vandaan haalden.
In de middag van 29 januari vertrok de Luymes naar Paramaribo voor de parade maar ook om aldaar CZMNA te ontvangen die het schip kwam inspecteren.

PARAMARIBO

29 januari – 3 februari 1965

Uit chronologisch verslag in Hydrografisch rapport nr. 2/LMS/1965
29 januari t/m 3 februari

Te Paramaribo; vooroefenen voor parade en deelname aan expositie.
Op VM 1/2 Hr. Hoekstra (dienst Haven- en Loodswezen) en Hr.Wekker (C.B.L. , aflosser van Ir. David) a/b. voor bespreking tellurometer-metingen over het kustgebied van Suriname.
Op 2/2 verwelkomen CZMNA en zijn adjudant ten c.a. 13.00 op vliegveld Zanderij; op EW ontvangst in de V.O.S. t.g.v. aanwezigheid CZMNA en officieren SQ 1 (MLD).
Op 3/2 embarkeren CZMNA met adjudant en liasonofficier TRIS, stomen op naar Nickerie.

Wederwaardigheden

Van de parade op 31 januari herinner ik mij nauwelijks iets. Ik had nog de wacht toen alle krijgers in de vroege ochtend van boord gingen en bij hun terugkomst later op de dag hoorde ik dat het een imposant machtsvertoon was geweest met grommende pantserwagens en strak marcherende pelotons geëscorteerd door marechaussees op de motor. De marine liep als oudste krijgsmachtdeel voorop. Dat zal wel even pijn hebben gedaan bij de collega's van de TRIS.
De Luymes was die dag open voor bezoekers en aan boord was een kleine expositie ingericht over ons opnamewerk in Nickerie.
Jaarlijks bracht het op Curaçao gestationeerde squadron 1 van de Marineluchtvaart-dienst (MLD) een bezoek aan Suriname om te familiariseren met het vliegen in Suriname. In dat kader arriveerden tijdens ons bezoek aan Paramaribo drie Grumman Trackers op Zanderij. Zij brachten ook de CZMNA, Commandeur De Vos, en zijn adjudant LTZA1 Van Gelder mee. CZMNA had aangekondigd dat hij de Luymes zou komen inspecteren en dat Van Gelder als officier van administratie een kasinspectie kwam houden. De inspectie van CZMNA wierp zijn schaduwen vooruit. Het was niet alleen zaak om alles spic and span eruit te laten zien en alle administraties helemaal op orde te hebben.
Ook de kennis van de officieren werd getest, met name waar het ging over de oorlogsplannen van de Marine en de rol die de Luymes daarin had.
Van de officieren werd verwacht dat zij op hun eigen niveau daar kennis van hadden. Oom Harry gaf in de dagen voorafgaand aan de inspectie uitgebreid les over deze zaken en er ging voor de meesten een (nieuwe) wereld (opnieuw) open. Aan boord van opnemingsvaartuigen was de koude oorlog ver weg.

Grumman Tracker Squadron 1 MLD

Er heerste een licht gedrukte stemming onder de officieren, ook omdat ongetwijfeld toelichting gevraagd zou worden op de aanvaring met de boomstam bij Henar en het ietwat vage proces-verbaal wat daarover was opgesteld. Het was niemand ontgaan dat Van Gelder ook secretaris (fiscaal) van de Zeekrijgsraad in de Antillen was en een geoefend oog had in het lezen van processen-verbaal.
We fleurden tijdelijk wat op tijdens de zeer geanimeerde ontvangst die COTRIS ’s avonds hield in De VOS, voor CZMNA en de bezoekende MLD-officieren.
Op de namiddag van 3 februari vertrokken we met CZMNA en van Gelder aan boord naar Nickerie.

WAGENINGEN

4 februari – 15 februari 1965

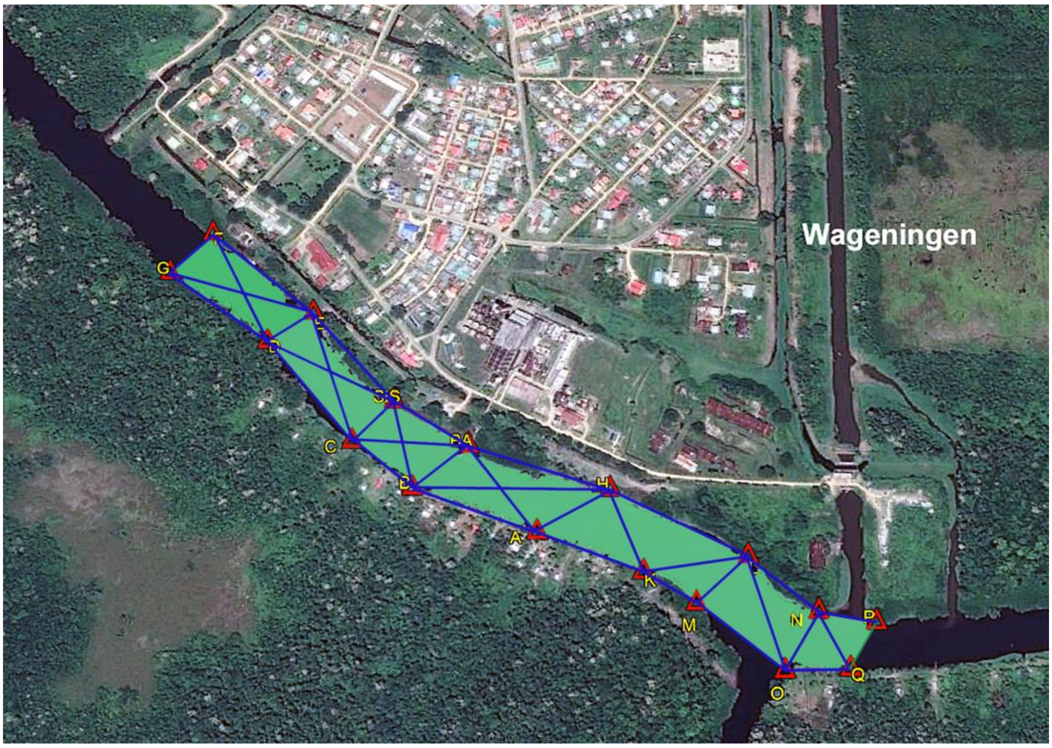
Uit chronologisch verslag in Hydrografisch rapport nr. 2/LMS/1965
4 februari 1965

06.00 strijken sloep ter rede van Nickerie; sloep met LTZ Smit naar Springlands voor inspectie stalen masten met platformen bij Haversham en Traliemast t.b.v. tellurometer-metingen.
07.45 Afgemeerd langs gouvernementssteiger.
Op VM inspectie schip door CZMNA, kasinspectie door adj. CZMNA, bezoek a/b plv. districtscommissaris, bezoek door CZMNA aan plv. districtscommissaris gevolgd door rondrit district Nickerie. 12.15 LTZ Smit met sloep terug a/b.; met het bouwen der masten was nog geen aanvang genomen.
14.30 Vertrek CZMNA, waarna ontmeren en opstomen naar Wageningen.
18.45 Meren af te Wageningen.

Na een comfortabele overtocht met de passaat in de rug meerde de Luymes vroeg in de morgen van 4 februari af in Nickerie om aldaar geïnspecteerd te worden. De inspectie leverde geen problemen op en ook de kasadministratie werd in orde bevonden. Alle gesprekken over de schadevaring waren gevoerd en ik werd er, tot mijn lichte verbazing en ook grote opluchting, niet bij betrokken. CZMNA maakte nog een rondrit door het district Nickerie en vertrok op de achtermiddag per vliegtuig terug naar Paramaribo.
We pakten snel onze biezen en vertrokken naar Wageningen om daar ons opnamewerk af te maken.
Back to business!

Hydrografische activiteit

Van 5 tot 8 februari werd de bebakening van het opnamegebied in Wageningen voltooid, topografische details ingemeten, stroommetingen verricht en grondsoorten bepaald.
Ter voorbereiding op de dokbeurt in Curaçao werd nog een tweede duikeronderzoek aan de schroeven uitgevoerd door Dick Smit. Dit leverde geen bemoedigende details op.
Van 9 tot en met 11 februari werd de rivier bij van Wageningen opgelood.



Lodingwerk in Wageningen

Een poging om met de tellurometer de afstand tussen de silo in Wageningen en de radiomast van Nickerie te meten mislukte vanwege te veel reflectie van de tussenliggende bebossing.
Alle bakens werden weer afgebroken en 12 tot en met 14 februari kreeg iedereen een welverdiende rustpauze. Maandag 15 februari lieten wij Wageningen en de Nickerierivier achter ons om het grote werk op de Corantijn af te maken.

Wederwaardigheden

De bezoeken van de Luymes waren een welkome afwisseling in het geïsoleerde bestaan van de inwoners van Wageningen en wij voelden ons ook zeer welkom in die kleine gemeenschap.

De hertenjacht

Op zondag was er voor de bemanning een excursie over de rijstplantage georganiseerd.
Samen met Harko en Rob Haaxma nam ik echter de uitnodiging aan om in plaats daarvan op hertenjacht te gaan. Herten waren een plaag omdat ze rijstplantjes erg lekker vonden. Het werd een hele bijzondere jachtpartij. Terwijl wij met een jeep over smalle dijkjes de rijstpolder inreden, steeg een sproeivliegtuigje van het type Eggcat op. De piloot ging op zoek naar hertenroedels en toen er een gevonden was dreef hij de

roedel met zijn vliegtuigje een van de vele verspreid staande bosschages in en bleef daar rondcirkelen. Met de jeep reden we daar zo dicht als mogelijk naar toe, om dan te voet in manshoog gras verder te gaan naar het bosje waar de herten zaten. Als de piloot zag dat we dicht genoeg genaderd waren dook hij op de herten af om ze onze richting uit te jagen. De herten vluchtten dan weg en waren in het hoge gras telkens even zichtbaar als ze sprongen maakten. De bedoeling was om ze dan te raken met onze jachtgeweren. Harko en ik kregen dat niet voor elkaar maar doc Haaxma die een beetje achteraan liep te lummelen, werd vrijwel omvergelopen door een hert en in een schrikreactie drukte hij af en schoot zowaar een hert neer. Een van onze begeleiders had meer ervaring met deze vorm van jagen en zag kans om nog een hert neer te leggen. Trots keerden we in de jeep terug, één hert voor de Luymes en één hert voor Wageningen.

Het hert van doc Haaxma op de motorkap

Kaaiman voor de hond

Op onze terugtocht door de polder hoorden we dat het in de vele sloten en kanalen van de rijstpolder wemelde van de kaaimannen, die via de bevloeiingssluizen de polder in glipten. Een van onze medejagers stopte de jeep en zei dat hij er nog een moest schieten voor zijn buurman die zijn hond regelmatig verwende met kaaimannenvlees. Normaal schoot de buurman zelf een kaaiman en plonsde zijn vrouw dan in het water om het beest eruit te halen. Vandaag plonsde ik in het water om de geschoten kaaiman de wal op te sleuren. Dat leverde een aardig plaatje op. De kaaiman was echt dood!

Ook Wageningen werd zwaar geplaagd door muskieten maar ook door bloedzuigende vleermuizen. Koeien en paarden hadden daar zwaar van te lijden en die zag je ook niet veel in Wageningen. Er was maar één paard in het dorp en dat werd elke avond door de eigenaresse helemaal ingewreven met repellant en voorzien van een hoofdkap om het arme beest levend door de nacht te laten komen.

Mijn kaaiman

Het monument

Tijdens ons verblijf werd de SML vereerd met een bezoek van een van de stichtingscommissarissen uit Nederland. Ter ere daarvan werd een receptie gehouden met als hoogtepunt de onthulling van een monument midden in het dorp, gemaakt door een groep studenten van de Landbouwuniversiteit Wageningen die toen stage liepen op de plantage. Het monument bleek te bestaan uit een toren van lege bierflesjes. De plechtige onthulling leidde tot grote hilariteit bij de studenten en wat besmuikt lachen van de notabelen. Het monument was geen lang leven beschoren!

Horstman en de aap

Zelf leverden wij ook een verassing in de kleine gemeenschap.
Helaas niet om te lachen. Matroos Horstman, een Haagse jongen met veel branie, bleek op een avond in licht beschonken toestand een forse aap te hebben bevrijd uit een kooi bij een van de families in de tuin. De aap was eerder gevangen omdat hij agressief was tegen kinderen op zijn zoektochten naar eten in het dorp. De volgende morgen was het halve dorp op klopjacht naar de aap om hem weer te vangen. Horstman dacht dat hij een goede daad had verricht maar in Wageningen dachten ze daar even anders over.
Gelukkig werd de aap later op de dag weer gevangen.

CORANTIJN

15 februari – 5 maart 1965

Uit chronologisch verslag in Hydrografisch rapport nr. 2/LMS/1965
15 februari 1965

07.30 Vertrek naar Nickerie; loden langs steiger te Wageningen.
12.00 Afgemeerd te Nickerie. Regelen zaken met Prinses Irene Kampement.
15.00 Vertrek nar Corantijn rivier.
18.00 Ten anker nabij Springlands steiger.

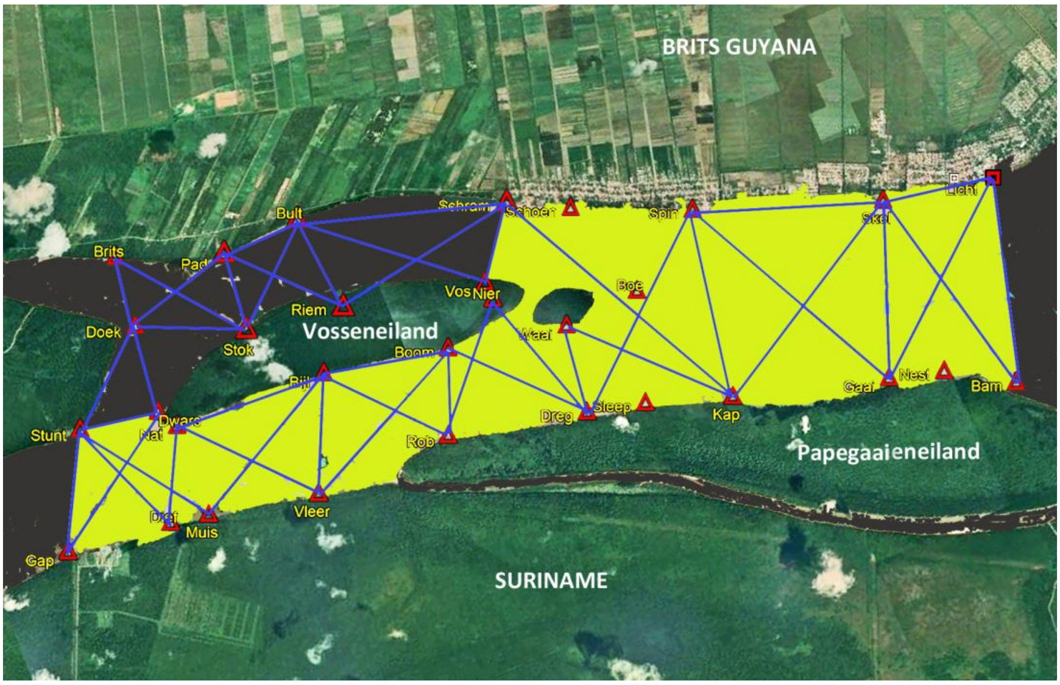
Hydrografische activiteit

Het duurde nog even voordat alle omstandigheden gunstig waren om de metingen aan de Britse kant te voltooien. Pas op 1 maart was het zover. Oom Harry stond met zijn tellurometer bij de vuurtoren in Nickerie met de master en de reflector stond opgesteld in de traliemast van Wooden Beacon. Bij daglicht werd de onderlinge afstand tussen de vuurtoren en Wooden Beacon gemeten. Tegen zonsondergang werden met theodoliet ook de richtingen naar Wooden Beacon gemeten nadat voor dat doel op de mast een licht was ontstoken.

Harko met sextant in een traliemast

Harko en ik waren voor de metingen naar Wooden Beacon gebracht met een Landrover van Britisch Army. Zij boden ook beveiliging tegen mogelijke aanslagen van de Woodcutters Party.
Nadat wij ons boven in de mast hadden geïnstalleerd met aldislamp en de accu, ontstond er ver beneden ons enige paniek bij de Britse militairen omdat zij bericht hadden gekregen dat de tuien van de mast mogelijk waren gesaboteerd. Wij begrepen niet helemaal wat er aan de hand was en klommen pas na het voltooien van de metingen van oom Harry weer naar beneden. Daar aangekomen bleek dat er niets met onze mast aan de hand was, maar wel gezaagd was aan de tuien van de mast in Haversham. Opgelucht over de goede afloop gingen wij terug naar Springlands en met de sloep weer naar de Luymes.
Vanaf 17 februari werden dagelijks lodingbakens geplaatst en ingemeten langs de Corantijnoever. Op 24 februari waren voldoende bakens en hulppeilschalen geplaatst om eindelijk te beginnen aan het oploden van de rivier.

Oom Ab en Hans Dickmann vlogen begin maart van Nickerie op en neer naar Paramaribo voor een officiële ontvangst op het paleis, ter gelegenheid van het bezoek van Prinses Beatrix aan Suriname.
De gouverneur introduceerde hen bij de Prinses voor een kort gesprek over ons werk in Suriname.



Triangulatie en lodingen 17 februari – 5 maart

Aan de steiger van Springlands werd een zelfregistrerende peilschaal bevestigd om een maandserie getijmetingen vast te leggen.

De maandseries in de Corantijnmond waren nodig om de astronomische getijconstanten te berekenen waarmee getijvoorspellingen konden worden gedaan. Het kostte meerdere weken om deze constanten te berekenen met de eenvoudige rekenmachines aan boord en al dat rekenwerk moest ook worden gedubbeld.

Het leven aan boord

De routine

Op de Corantijn settelde het dagelijkse leven zich in een routine die we nog maanden op het terrein zouden volhouden. De bemanningsleden die het meest betrokken waren bij het opnamewerk waren de zeeofficieren, de matrozen van de dekdienst, de kwartiermeesters en bootslieden. Zij werkten van maandag tot en met vrijdag van zonsopkomst tot zonsondergang. Op zaterdag eindigde het werk meestal om 16.00 uur. De rest, de 'thuisblijvers' van de huishoudelijke dienst, administratieve dienst, verbindingsdienst en de technische dienst, bleef aan boord en had werkzaamheden tot 16.00 uur. Bij hen sloeg naar verloop van tijd de verveling toe. Het was dan ook een goede gewoonte om bij verkenningen, post halen en andere transporten, een of meer van hen mee te nemen om even wat anders te beleven.

De Longroom

De namiddag van zaterdag werd allereerst gebruikt voor uitgebreid mandiën (douchen) en schone plunje aantrekken. Daarna kwamen de borrel met sterke verhalen en de avondmaaltijd in de longroom. 's Avonds werd meestal een film gedraaid. Hans Heuseveldt was onze filmoperator als dat in de longroom gebeurde. Dikwijls werd voor de hele bemanning film vertoond op het F-dek. De filmvoorstellingen waren altijd vermakelijk, niet alleen door commentaar op de veelal erbarmelijke kwaliteit van de inhoud maar ook op de vele onderbrekingen als de film brak en weer geplakt moest worden.

Op zondag werd door de hydrografen altijd tot laat in de ochtend uitgeslapen. Harko en ik namen wel eens een blik abrikozen op sap mee naar onze hut om zo het ontbijt over te kunnen slaan. Omstreeks 12 uur verzamelden we keurig in kort wit in de longroom voor een aperitief gevolgd door een uitgebreide rijsttafel of een BBQ op het F-dek. Oom Ab was meestal uitgenodigd en sloot zich dan tijdens de borrel bij ons aan met zijn doos Willem II sigaartjes.

In de longroom stond een kleine witte piano die alleen werd bespeeld door Oom Ab of Ad van de Sande. Meer spelers hadden we niet in huis.

De borrel en de middaghap namen een flink deel van de middag in beslag en werd meestal gevolgd door een uitgebreide middagrust. Tegen vijven kwam er dan weer

leven in de brouwerij en de avond werd verder gevuld met prietpraat over het thuisfront en kaartspelen. Zondag was ook de dag om brieven te schrijven zodat die nog in het begin van de week naar Nickerie konden worden gebracht.

BBQ op het F-dek

Speelfilms

De Luymes bleef het grootse deel van de tijd voor anker liggen op de Corantijn. De communicatie met de wal gebeurde met de sloep of de korjaal die we van de TRIS hadden geleend. Onze Landrover stond vast geparkeerd bij de Hindoestaanse boer bij de Clarasluis. Vanaf daar was het een half uur rijden naar Nickerie om in het kampement van de TRIS post te halen en films van de Welzijnszorg om te wisselen.

De speelfilms waren heel belangrijk. We streefden ernaar om iedere week tenminste één nieuwe film aan boord te hebben, liefst echter meerdere maar dat hing van onze verstandhouding met de TRIS in het kampement in Nickerie af. We verdachten hen er bij voorbaat al van dat zij de betere films voor zichzelf hielden. Later kwamen we erachter dat het overgrote deel van de door Welzijnszorg geleverde films bestond uit de zogenaamde B-categorie met veel knok- en schietwerk, in de wandeling 'six from the hip met hulzen rapen' genoemd. Er waren gewoon geen betere films!

Matroos Sterk, met zijn vrouw en schoonfamilie in Nickerie, was de vaste chauffeur van onze Landrover. Terwijl de zaken in het TRIS-kampement werden gedaan kreeg Sterk altijd vrij om boodschappen voor de bemanning te doen (batterijen, filmrolletjes e.d.) en dan naar huis te gaan.

Met de korjaal naar Nickerie

Hij moest zich op een afgesproken tijd later weer melden met de landrover in het kampement van de TRIS. Hij hield zich altijd stipt aan de afspraken. Voor Sterk waren de ritten naar Nickerie veel belangrijker dan voor de rest van de bemanning. Hij was altijd in een opperbeste stemming als we weer teruggingen naar de korjaal bij Clarasluis.

Wrijvingen

Het was niet altijd pais en vree aan boord. Stekelige opmerkingen of niet gewaardeerde grappen gaven wel eens aanleiding tot hevige commotie in de longroom. Als jonkie in het gezelschap probeerde ik mij dan zoveel mogelijk onzichtbaar te maken.
Een paar incidenten herinner ik mij nog levendig.
De airco was een gewild onderwerp om HMK Hans Heuseveldt te pesten. Hij was goedmoedig van aard maar zijn saaie bestaan aan boord werkte wel eens op zijn humeur. Een keer werd een opmerking van Taris Hans Dickmann hem te veel en gooide hij met kracht een leeg bierflesje naar de andere Hans. Het bierflesje miste hem op een haar maar stuiterde vervolgens af op het hoofd van Jacques van den Bosch die nergens op bedacht was. Jacques had een flinke snee in zijn voorhoofd en bloedde als een rund. Ik verdween haastig uit de longroom nadat oom Harry mij toesiste “verdwijn”! Er viel harde woorden achter de deur.
Jacques was ook iemand die wel hield van een pesterijtje. Hij wist dat oom Harry doodsbenauwd was voor allerlei enge beesten en op een zaterdagmiddag kwam hij de longroom in met een kleine kaaiman aan een eindje schiemansgaren. Oom Harry

sprong in paniek overeind en vloekte Jacques de longroom uit. Hij was echt bang voor het kaaimannetje.
Een soortgelijk incident vond plaats toen doc Haaxma met een jampotje in de hand de longroom binnenstapte en aanschoof aan de borreltafel. Hij opende het jampotje en schudde er een kleine slang uit met als gevolg weer een paniekaanval, maar nu ook van alle longroomgenoten. Het slangetje maakte zich uit de voeten en oom Harry klom in doodsangst op de eettafel. Het werd nog een flink probleem om de slang weer te vangen omdat hij onder de piano was gekropen. Met hulp van enkele attributen uit het kombuis wisten we hem toch weer te arresteren. Doc Haaxma verklaarde achteraf dat het alleen maar zijn bedoeling was om onze reacties te bestuderen in het kader van zijn ambitie om neuroloog te worden.

Tussen oom Harry en oom Ab heerste als gevolg van hun totaal verschillende karakters een soort gewapende vrede. Dat had ook zijn weerslag op de relatie van de longroom met de commandant.
Oom Ab werd niet erg betrokken bij het longroomleven en dat viel hem na verloop van tijd toch wat zwaar. Om de relatie te bevorderen nodigde Oom Ab een enkele maal op zondag enkele leden van de longroom uit voor een ochtendsherry in zijn kajuit; zijn smetteloze paleisje met zijn cardanisch opgehangen grammofoon en mooie spulletjes. Ik herinner mij nog goed de keer dat ik daarbij mocht zijn. Hij was een voorbeeldige gastheer, maar het gezelschap werd na een paar drankjes steeds baldadiger. Er werd hoorbaar gemord over de klassieke muziek die hij draaide. Iedereen rookte ineens sigaren van oom Ab en Ad van de Sande kraakte met een fraaie, decoratief bedoelde houten notenkraker ongevraagd de even decoratieve walnoten en deelde die uit als borrelhap. Dat was duidelijk niet de bedoeling en ik voelde mij zeer gegeneerd.
Ik heb nooit kunnen doorgronden wat er precies mis was tussen oom Ab en oom Harry. Ik vermoed dat ze tijdens hun gezamenlijke werk in Nieuw-Guinea al geen grote vrienden waren.
Tekenend was dat oom Harry kakkerlakken ‘Albertjes’ noemde en dat geen enkele kakkerlak er levend afkwam als hij door oom Harry werd gespot. Als hij in een erg slechte bui was stak hij ze ook in de brand met aanstekerbenzine om naar eigen zeggen te voorkomen dat de eitjes nog uitkwamen.

Wederwaardigheden

Misplaatst vertrouwen

De Clarasluis aan de Corantijnoever was een prima plaats om een hulppeilschaal te plaatsen. De peilschaal kon daar ook met een waterpas worden vastgemeten aan Nickeriepeil. De nabij wonende Hindoestaanse boer waar wij ook onze landrover stalden, kwam altijd geïnteresseerd toekijken als wij ergens mee bezig waren. Nadat ik hem een keer had uitgelegd wat de bedoeling was, bood hij spontaan aan om ervoor te

zorgen dat zijn zoon de peilschaal, in de periodes die ik zou aangeven, elk half uur zou aflezen en de standen nauwkeurig zou noteren in het bijbehorend peilschaalboekje. Van een beloning wilde hij niets weten en ik besloot ter plekke om zijn aanbod te accepteren. Dat was even goed geregeld!
Toen ik een week later terugkwam om het peilschaalboekje op te halen stond de boer in tranen bij de sluis en vertelde dat zijn zoon was gearresteerd omdat hij bij de buurman een koe zou hebben gestolen. De boer liet mij met het peilschaalboekje in de hand zien dat zijn zoon dat helemaal niet kon hebben gedaan omdat in de bewuste nacht het peilschaalboekje door dezelfde zoon was ingevuld. Hevig verontwaardigd over dit onrecht ging ik met de Landrover mee naar Nickerie om verhaal te halen bij mijn tennispartner politiecommissaris Lobman. Deze brak in onbedaarlijk lachen uit en vertelde dat ik het alibi voor de zoon had geleverd op het moment dat de boer begreep dat dit de kans was om zijn buurman een koe afhandig te maken. Mijn naïviteit bezorgde hem grote pret en hij dronk samen met mij nog een joggo bier om na te genieten. Het peilschaalboekje hoefde ik niet af te staan als bewijs, omdat de zoon al bekend had. De relatie met de boer had er niet onder te lijden, hij accepteerde zijn verlies en wilde zijn status als garagehouder niet verliezen.

Geroofde bakens

Niet alleen de betrouwbaarheid aan de Surinaamse kant liet wel eens te wensen over, maar ook die aan de Britse kant. We werden veelvuldig geplaagd door het kappen van bakens. Het linnen van de toptekens was kennelijk zeer in trek bij de lokalen. Vooral in het mondingsgebied, waar een aantal dorpjes aan de oever lag, hadden we daar last van. Een enkele keer kon er helemaal niet gelood worden omdat te veel bakens waren verdwenen.
Op een morgen was ik met Wolter Boer op weg naar ons lodingsterrein. Tot onze verontwaardiging zagen we in de verte aan de Britse wal een donkere kerel in een van de bakens klimmen. We waren nog te ver weg om tegen hem te gaan brullen en in mijn woede greep ik het pistool dat ik altijd bij mij had en schoot in zijn richting. Ik wist dat zelfs een Olympische scherpschutter op die afstand niet raak kon schieten maar realiseerde me achteraf dat een ongelukkige ricochet misschien toch een drama had kunnen veroorzaken. Opgelucht zag ik de dief ongedeerd uit het baken klimmen en het hazenpad kiezen.

Mijn mes

Ik had iets met messen. Toen ik een jaar eerder op de onderzeebootjager Hr. Ms Rotterdam werd geplaatst, was de allereerste zelfstandige taak die mij werd toebedeeld, om bij het ontmeren toezicht te houden op het binnenhalen van de valreep in de midscheeps. Daarvoor beschikte ik over een aantal matrozen zonder noemenswaardige zeemanschappelijke ervaring, zoals koks en hofmeesters. De klus verliep naar wens en het schip ontmeerde. Toen wij loskwamen van de wal bleef een

zware rotan wil aan een steigerpaal haken, met als gevolg dat er een stuk reling uit het dek werd getrokken. Vanaf de brug werd onmiddellijk gebruld “snijden”. Ik herhaalde die opdracht aan de mij omringende koks en hofmeesters. Zij keken mij vertwijfeld aan; niemand had een mes. Het gevolg was dat er 20 meter hekwerk van het dek werd losgetrokken voordat er een dekmatroos kwam aanhollen met zijn mes in de hand. De wil was toen gelukkig al losgetrokken. Ik kreeg flink op mijn donder van de Eerste Officier.

In de eerstvolgende haven kocht ik een vlijmscherp knipmes, dat ik voortaan in mijn broekzak droeg aan een touw dat ik had bevestigd aan mijn riem. Ik kon niet wachten tot er zich een gelegenheid voordeed om mijn mes te gebruiken. Dat gebeurde toen we bij een volgend vertrek de zeildoeken met de scheepsnaam van de valreep moesten verwijderen. Vol trots haalde ik het mes uit mijn zak om de bevestigingsdraden los te snijden. Het touw waarmee het mes aan mijn broekriem zat was helaas zo kort dat ik het mes door mijn handen trok toen ik naar voren reikte. Gevolg; een bloedbad van jewelste en het schaamrood op mijn kaken.

In Suriname droeg ik altijd het standaard matrozenmes in een leren schede aan mijn riem. Ik had er aardig mee leren gooien, net als vroeger met mijn ponjaard op de kastjes in het Zaaltje van het Instituut in Den Helder.

Begin maart werd ik met de sloep naar Springlands gestuurd om aan de steiger een zelfregistrerende peilschaal op te hangen. Er hingen wat lokalen rond op de steiger, die belangstellend toekeken wat er allemaal gebeurde. Toen de klus was geklaard en alle losse eindjes waren afgesneden gooide ik met een achteloos gebaar mijn mes in een steigerpaal. De worp was perfect maar onder luid gejuich van de toeschouwers kaatste het mes terug van de paal en viel in het water. De paal was van ijzerhout.

Verdere pogingen om indruk te maken met een mes heb ik daarna niet meer gewaagd.

CURAÇAO

6 maart – 25 maart 1965

Journaal Hr.Ms. Luymes: zaterdag 6 maart 1965
Corantijnmond

Ten anker nabij uiterton Nickerie.
14.45 Wisselen naamsein met Hr.Ms. Dubois. 15.25 Anker op. Strijken sloep voor uitwisselen bijzonderheden Cdt. En Hr.Ms. Dubois. Houden op en neer, embarkeren KL-detachement.
18.35 Cdt a/b. Hijsen sloep. Zetten koers naar Curaçao

Rendez-vous met Hr.Ms. Dubois

Onze afwezigheid tijdens de dokbeurt bij de Curaçaose Droogdok Maatschappij was aanleiding voor het naar Suriname sturen van de Dubois om de maritieme presentie in Suriname te handhaven.

Hr.Ms. Dubois

Op 6 maart maakten we op de rede van Nickerie rendez-vous met de Dubois om de bijzonderheden over onze bewakingstaak over te geven. De Dubois had eerst een bezoek gebracht aan Paramaribo.
Er werd een aantal officieren van de TRIS van de Dubois overgenomen voor een bezoek aan Curaçao. Een van hen bracht een kooi met twee dwergpapegaaien mee. Het was een geschenk van een kapitein Boekholt van de TRIS voor de verbindingsofficier van de marinebasis, LTZ2OC Kernkamp. De kooi met de papagaaitjes werd bij Harko en mij in de hut geparkeerd, met het verzoek er goed op te passen.

Er was een druk verkeer van de sloepen op de rede van Nickerie. Tot mijn niet geringe vreugde bleek de sloepscommandant van de Dubois mijn jaargenoot Hans Korporaal te zijn. Ik had zijn kamer op de Herengracht in Amsterdam overgenomen toen hij in 1963 vertrok naar Curaçao. Wij hadden heel wat bij te praten.
Het eerste wat Hans deed was mij de sleutels van zijn oude Opeltje overhandigen, mij daarbij op het hart drukkend om hem altijd boven op de heuvel bij de longroom van de marinebasis te parkeren met de neus naar beneden. Dan hoefde hij niet aangeduwd te worden als er geen prik meer in de accu zat. Verder gaf Hans mij een papiertje met drie namen van vriendinnen van hem, met de boodschap dat ik ze de groeten van hem moest doen en dat er altijd wel een van hen te vinden was op Piscadera Beach voor het Hilton Hotel. Dit zou Harko en mij tijd besparen bij het zoeken naar leuk gezelschap. Hans was een groot charmeur en wij twijfelden niet aan de waarde van zijn contacten op het eiland.
Welke belangrijke informatie nog meer met de Dubois werd uitgewisseld is mij onbekend.
Bij zonsondergang gingen beide schepen anker op, de Dubois ging naar Nickerie en de Luymes naar Curaçao.

Wederwaardigheden

De overtocht

De overtocht naar Curaçao verliep rustig met de wind in de rug. Op 7 maart werd er geoefend met 20mm mitrailleurs om de collega's van de TRIS te laten zien dat wij ook tanden hadden.
SB's hoofdmotor liet ons onderweg een paar keer in de steek vanwege koelwater-lekkage in de cilinderkoppen, een euvel dat we aan de modderige rivieren van Suriname te danken hadden.
De kooi met de papagaaien hing tijdens de reis aan een eind schiemansgaren vredig te bungelen aan het plafond van onze hut.

De aankomst

Op dinsdagmiddag 9 maart liep de Luymes de Annabaai binnen en werd het voorgeschreven eerbewijs gebracht voor de Gouverneur, ter hoogte van fort Amsterdam. Een uur later meerden we met een sleepboot, vanwege de wederom uitgevallen stuurboordmotor, af aan de Rimasteiger van de marinebasis Parera in het Schottegat.

Het binnenlopen van de Annabaai (Snellius 1966)

Het stond wit van de collega's en het was een hartelijke ontvangst
Opnieuw onderging ik de sensatie van een ver stukje Nederlandse bodem in tropenland, nog versterkt door een vertrouwde marine omgeving.

Aankomst bij de RIMA-steiger van de Marinebasis Parera

Direct na afmeren werden zoals gewoonlijk door een van de hofmeesters de patrijspoorten van de officiershutten geopend. Dat veroorzaakte de jammerlijke mislukking van de overdracht van de dwergpagaaien. Ze waren op de laatste vaardag ontsnapt uit hun kooi omdat door het voortdurend slingeren een spijltje van de kooi was opengetrokken. Nadat de nietsvermoedende hofmeester de hut weer had verlaten

vloog de eerste papagaai zijn vrijheid tegemoet door de patrijspoort. Toen Harko en ik in de hut kwamen om de papagaaien op te halen fladderde er nog maar één in paniek rond en die ontsnapte voordat we hem konden vangen ook door de patrijspoort. Het arme beest dook rechtstreeks in het zeewater en alle pogingen om hem op te vissen mislukten. De beoogde nieuwe eigenaar, collega Wijvekate, stond er op de kade buitengewoon teleurgesteld naar te kijken.

Onze hut met lege papegaaienkooi en open patrijspoort

Dezelfde avond maakten we kennis met onze Curaçaose collega's in de longroom van de marinebasis. Veel bekende gezichten en oude en nieuwe verhalen. De auto van Hans stond met lege accu op de afgesproken plek, boven op heuvel van de longroom.

In dok

De volgende dag na het ontbijt ging de bemanning van boord en nam zijn intrek in de accommodatie van de basis. Met Harko en Ad kreeg ik een hut in het longroomgebouw. Met kleine bezetting verhaalde de Luymes naar de Curaçaose Droogdok Maatschappij (CDM) en ging op de blokken in het dok. Na het leegpompen van het dok kon worden aangevangen met herstellen en zo nodig vervangen van de verstelbare schroefbladen.
De directeur van de CDM, Cappy Lenderink, was een oude bekende van Oom Ab en Oom Harry. Hij was bedrijfsleider geweest van de werf Konijnenburg te Manokwari in Nieuw-Guinea. De Luymes en Snellius en de bijbehorende dregboten waren daar vele malen op de dwarshelling geweest voor onderhoud. Wij waren in vertrouwde handen.

In dok

De dagelijkse dienst van maandag tot en met zaterdag begon op Curaçao al om 07.00u ’s morgens en eindigde om 13.00u. In de tekenkamer werd gewoon doorgegaan met het uitwerken van al onze hydrografische metingen en de rest bemanning was druk bezig met onderhoud aan het schip. De middagen waren we allemaal vrij en dat gaf ruimschoots gelegenheid om Willemstad in te gaan of te gaan zwemmen in een van de vele prachtige baaien van het eiland. Er waren ook tal van uitgaansgelegenheden om de avond plezierig door te brengen. Iedereen liep rond met een big smile!

De stuurmachine

De bemanning woonde op de basis en het was ten strengste verboden om aan boord van het sanitair gebruik te maken. We hadden geen aansluiting op een riolering en de vuilwater- en sewagetanks hadden maar een zeer beperkte capaciteit. Buiten de werkuren bleef een klein brandpiket aan boord en werden regelmatig rondes over het schip gelopen.

Na een week in dok bleek tijdens een van de rondes dat de sewagetank onder de stuurmachinekamer fors was overgelopen in de stuurmachinekamer, zelfs zoveel dat de elektrische motor van de stuurmachine half onder de stinkende sewage stond. Paniek aan boord omdat er kennelijk slecht ronde was gelopen en de misdaad daardoor niet tijdig was ontdekt. Nog erger was dat de elektromotor wel eens defect kon zijn en dan konden we niet meer varen. De elektromotor werd gedemonteerd en aan dek schoongemaakt en gedroogd. Met een marlpriem en tandenborstel werden de ongerechtigheden eruit gepeuterd. Het mocht allemaal niet baten. De elektromotor bleek het niet meer te doen en kon niet in Curaçao gerepareerd worden. Met schaamrood op de kaken werd een nieuwe elektromotor besteld en met spoed overgevlogen uit Nederland. De boosdoeners werden niet gevonden maar het controleregime werd zwaar versterkt.

De vriendinnen van Hans

Samen met Harko rolde ik in het Opeltje van Hans Korporaal de heuvel van de longroom af. De motor sloeg braaf aan toen we de koppeling lieten opkomen in de tweede versnelling. Als we een tijdje hadden gereden zou de accu weer voldoende prik hebben om opnieuw te kunnen starten. We reden naar Piscadera Beach om daarop zoek te gaan naar de vriendinnen van Hans. Tot onze vreugde troffen we op het strand onze jaargenoot Koos Nanninga die oudste officier bleek te zijn op het landingsvaartuig Klep 9 (een jaar eerder overgevaren uit Nieuw-Guinea). Van de drie vriendinnen bleek er één op het strand aanwezig te zijn: Patsy. Met de introductie van Koos en de groeten van Hans was het contact snel gelegd. Patsy deed mijn adolescente zeemanshart sneller kloppen. Na alle brulapen en kaaimannen was dat ook geen wonder. Een afspraak om samen het eiland rond te gaan had ik snel gemaakt. Patsy gaf Harko en mij ook het adres en telefoonnummer van Poopy, een andere vriendin aan wie wij van Hans de groeten moesten overbrengen. Zeer tevreden met deze succesvolle openingsronde reden we later in de middag weer terug naar de Marinebasis en zetten het Opeltje weer boven op de heuvel.

De volgende dag belden we Poopy om een afspraak te maken en dat lukte meteen. Poopy bleek te wonen in Otrabanda aan de westkant van de Annabaai. Via de befaamde pontjesbrug reden we naar haar huis in een nauw straatje, met de ingang via een buitentrap naar de eerste verdieping. Poopy begroette ons allerhartelijkst en liet ons binnen in een tamelijk donkere huiskamer. Nadat onze ogen aan het duister gewend waren troffen wij daar een echte Antilliaanse familie aan, die met enig argwaan naar die twee macamba's keken. We kregen niet de indruk dat zij enige heil zagen in een relatie van hun dochter met deze passanten van de Marine. Harko en ik waren dan ook snel weer vertrokken en we hebben Poopy niet meer ontmoet op het eiland. De derde vriendin van Hans heette Gilda en maakte deel uit van een zeer welgestelde familie. Wat ik me van het bezoek bij haar thuis herinner is dat de moeder zeer aandachtig naar onze lege ringvingers keek.

Doc Haaxma vond op eigen kracht een vriendin op het eiland en hij raakte tot over zijn oren verliefd op een mooie jongedame uit een vooraanstaande Curaçaose familie.

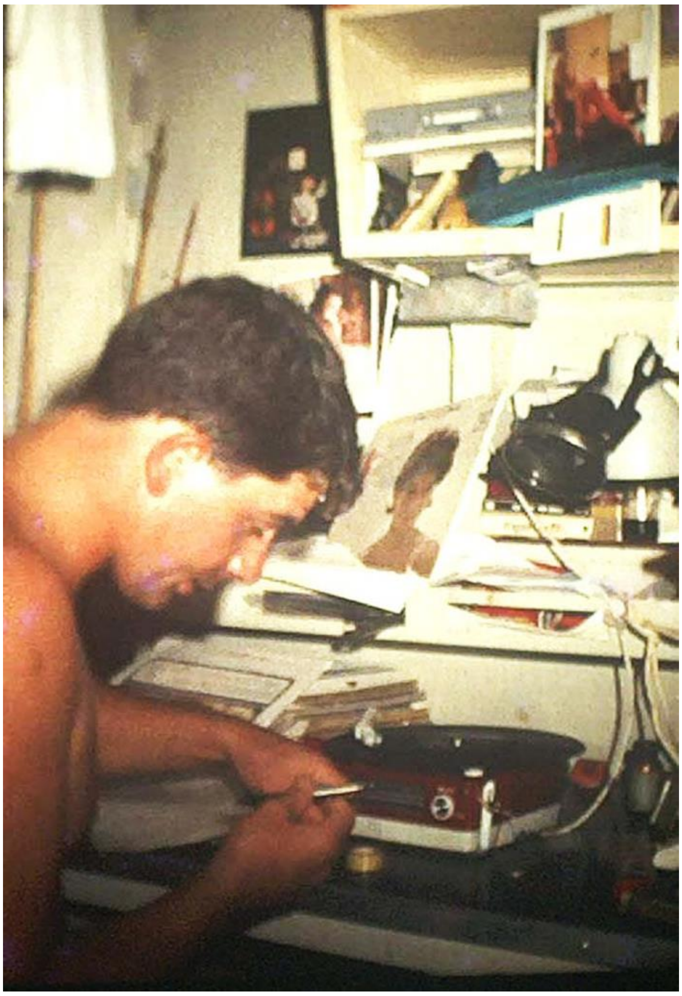
Zwempret met Patsy in Brakke Put

Met Patsy heb ik een heerlijke tijd doorgebracht op het eiland en na terugkeer in Nederland hebben we elkaar weer ontmoet in Amsterdam.
De relatie ging uit als een nachtkaars toen ik haar in mijn naïviteit vroeg waarom zij mij Duski noemde in haar brieven en ik niet in de gaten had dat er Dushi stond.

Willemstad

Willemstad werd in tweeën gedeeld door de Annabaai, met aan de oostzijde de wijk Punda met winkels, restaurants en een drijvende markt. Aan zeezijde, naast fort Amsterdam, stond het hoge Hotel Intercontinentaal met casino. Aan de westzijde van de Annabaai lag de sterk vervallen wijk Otrabanda, met een aantal dubieuze uitgaansgelegenheden. De beide wijken waren verbonden door een pontjesbrug die regelmatig open stond voor scheepvaartverkeer. Er waren echter gratis veerpontjes om dan toch, weliswaar zonder auto, aan de overkant te komen. Buiten het bezoek aan Poopy ben ik niet meer in Otrabanda geweest. Punda was veel gezelliger. Je kon er uitstekend tax-free winkelen vanwege de vele cruiseschepen die Curaçao aandeden.

Voor de grotendeels Amerikaanse toeristen was het casino van Intercontinentaal een van de hot spots.
In de bekende winkel van Kan (wat Kan kan, kan Kan alleen) kocht ik een draagbare radiogrammofoon voor onze hut aan boord. Dat was ook een goede reden om veel plaatjes met Caribische muziek aan te schaffen. De keus was zeer groot, andere muziek hoorde je nauwelijks op het eiland.



De radiogrammofoon

In de winkel van Spritzer en Fűhrmann was alles te koop wat vrouwen mooi vonden, kleding, parfum en sieraden. Ik heb er lang staan te dralen, maar mijn kennis van de voorkeuren van mijn vriendinnen was te gering om een verantwoorde aankoop te doen. Ik kwam altijd met de verkeerde presentjes aanzetten. Als gevolg van mijn faalangst bleef het bij kijken. Harko had geen moeite met het maken van een keus.

Zwarte Riek
Een van de dingen die mij nog tot de dag van vandaag bij staan is het bezoek van de zangeres Zwarte Riek aan Curaçao. Haar repertoire was pure nostalgie voor de op Curaçao wonende Nederlanders. Zij kwamen in groten getale opdagen toen Zwarte Riek optrad in hotel Intercontinentaal. Na haar slotnummer 'Amsterdam huilt' kon daar de vloer worden gedweild.

De Marine in de Antillen

Het leven op de marinebasis was comfortabel. Er heerste een aangename rust en de taken waren overzichtelijk. Een groot deel van het oudere kader woonde op de wal met gezin. Zij waren uitgezonden voor drie jaar. De 'boordplaatsers' verbleven maximaal anderhalf jaar in de Antillen en de meesten waren vrijgezel. Er waren op Curaçao verschillende faciliteiten voor het personeel, zoals het watersportcentrum Brakke Put, het strand van Michielsbaai waar ook duikles werd gegeven, het vormingscentrum Acsension waar elke zondag een kerkdienst werd gehouden, het Militaire Tehuis naast de basis Parera en de gezinstoko op de basis. De mariniers en de matrozen wisten hun weg goed te vinden op het eiland; de zon was overvloedig, de zee warm en de meisjes mooi.

Marinebasis Parera met de Luymes aan de Rima-steiger

Je kwam in die tijd als officier niet in Curaçao om een grootse en meeslepende carrière te maken. Hoewel er van maandag tot en met zaterdag werd gewerkt, waren de werktijden kort. Er was elke middag tijd om op het strand te gaan liggen in een mooie baai en in de namiddag op de 'porch' van het woonhuis met een glas in de hand van de

zonsondergang te genieten. De grote topics waren de kwaliteit van de huisvesting en de hoogte van de tropentoelage. De pikorde werd bepaald door het wel of niet uitgenodigd zijn voor recepties en andere feestelijkheden.
Het lukte echter niet iedereen om zijn zegeningen te tellen. Als rechtgeaarde Hollanders, gewend aan de wisseling van de seizoenen en de permanente tegenwind bij het trappen op de fiets naar de Nieuwe Haven in Den Helder, was het toch wennen aan het dolce far niente onder de tropenzon.
Ik kwam vrij snel tot de conclusie dat ik een plaatsing in Curaçao niet op mijn wensenlijstje zou zetten.

Terug naar Suriname

Op 16 maart werd de Luymes weer ontdokt en afgemeerd langs de RIMA-steiger op de basis. De bemanning keerde dezelfde dag terug aan boord. Tot 21 maart werd ververst en had iedereen dus vrijaf.
Op 22 maart kwamen alle landmachtcollega's weer aan boord en vertrokken we naar Suriname.
Twee dagen later wisselde de Luymes naamsein met de Dubois ter hoogte van de monding van de Orinoco. Over de radio werden bijzonderheden uitgewisseld en na veel zwaaien vervolgde de Dubois de terugweg was naar Curaçao.

CORANTIJN

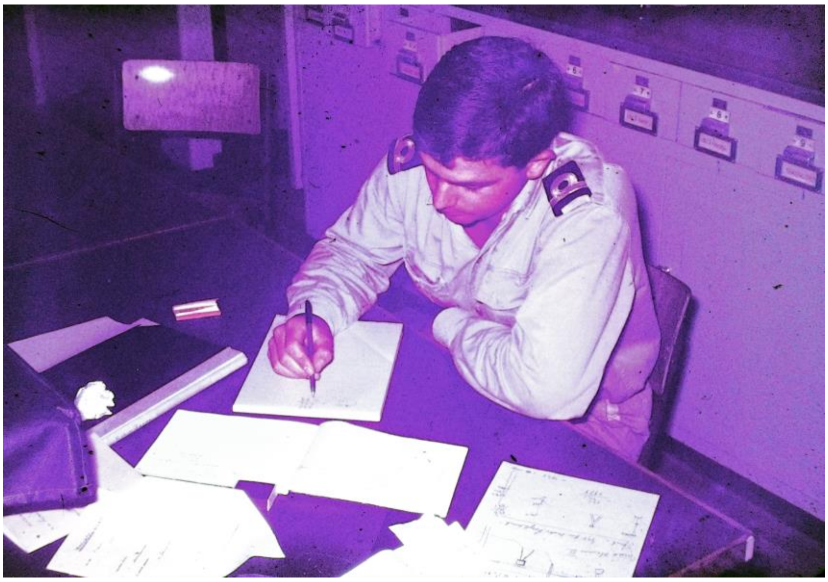
29 maart – 14 april 1965

Uit chronologisch verslag in Hydrografisch rapport nr. 2/LMS/1965
Maandag 29 maart

Ten anker nabij steiger Springlands.
08.15-16.00 sloep met vlet naar Clarasluis voor ophalen bestelde bamboes, die echter afgekeurd moeten worden.
08.45 anker op, verstomen naar ankerplaats bij Crabwood Creek.
09.45 ten anker.
10.00 – 15.30 herplaatsen 2 bakens, plaatsen 2 nieuwe bakens

De Tekenkamer

De tekenkamer was het hydrografische hart van de Luymes. Het was een van de ruimtes die beschikte over airco. Al het werk dat op het opnameterrein was verricht, werd in de tekenkamer verwerkt tot cartografische producten bestemd voor het bureau Hydrografie in Den Haag.

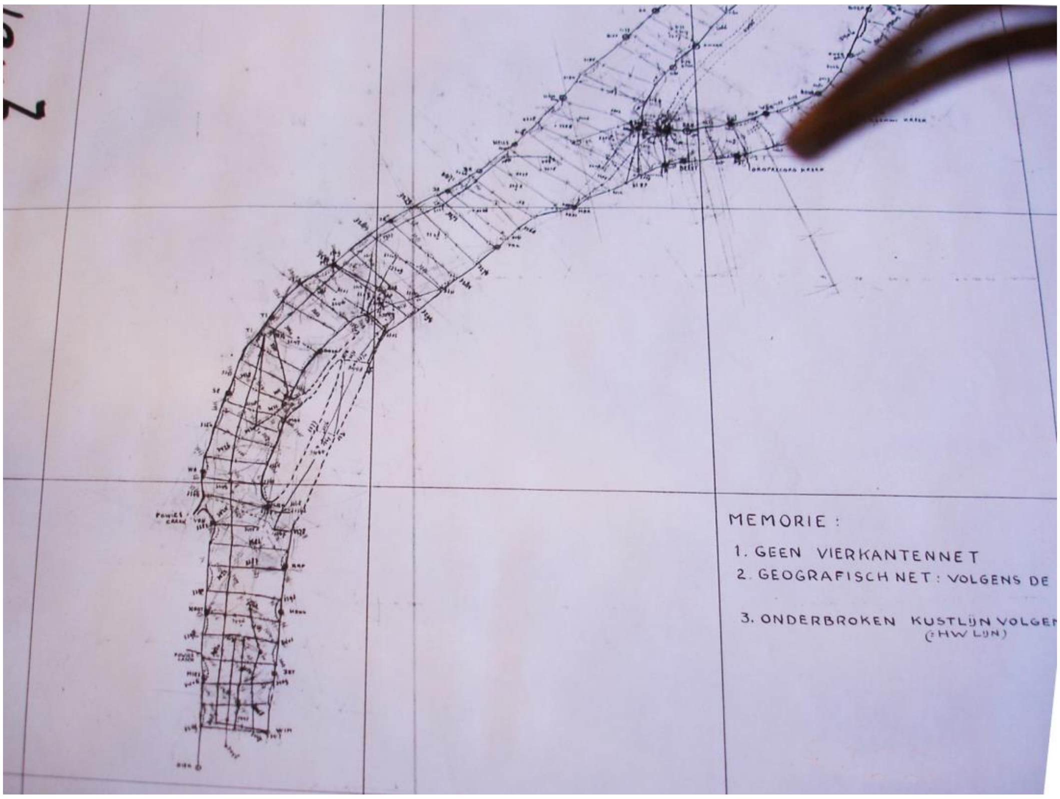


De waterboer aan het werk in de tekenkamer

Voor het berekenen van de triangulatiepunten moest zeer veel rekenwerk worden verricht en al die berekeningen werden onafhankelijk gedubbeld. Hiervoor waren twee rekenmachines beschikbaar. Een mechanische van het type Facit en een elektrische van IBM. De IBM liet het al snel afweten nadat zich een stel kakkerlakken in de machine hadden gevestigd. We kregen hem niet meer aan de praat. De Facit bleef gelukkig de hele reis werken.

In de tekenkamer werkte ik alle peilschaalgegevens uit tot dieptecorrecties op de echoloodrollen. Lange getijmetingen (maandseries) van de twee meegenomen zelfregistrerend bodempeilschalen dienden ook om astronomische getijconstanten te berekenen, waarmee getij kon worden voorspeld ten behoeve van getijtafels voor de monding van de Corantijn en Nickerierivier. Hiervoor werd een semigrafische analysemethode gebruikt die weken rekenwerk vereiste.

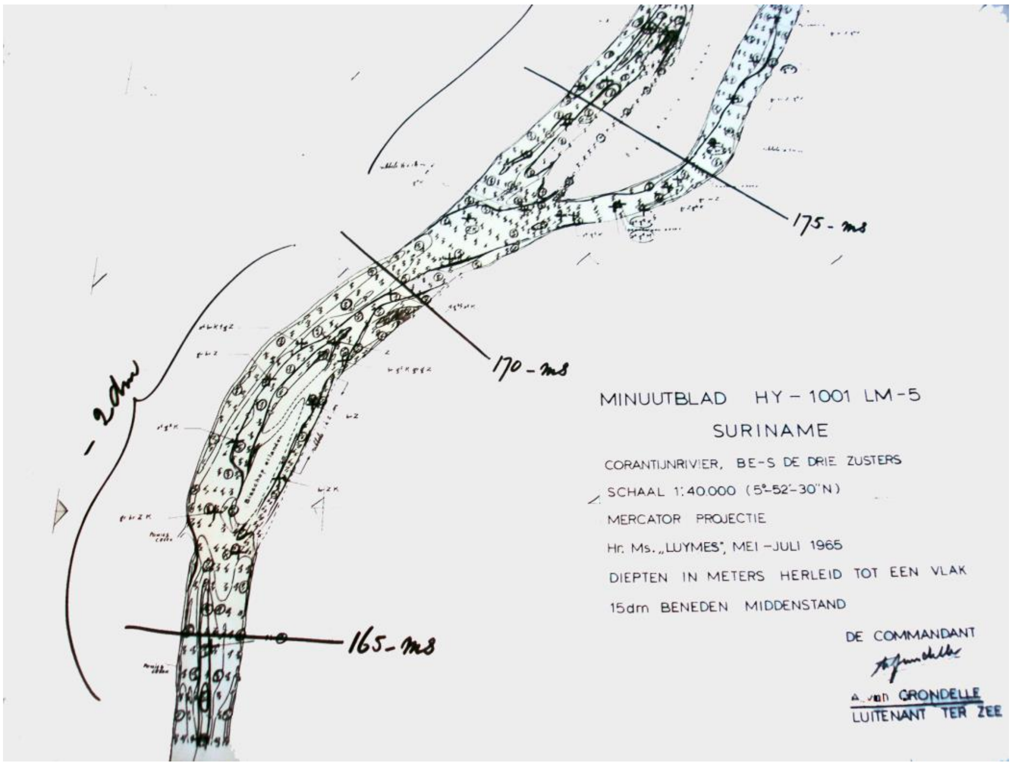
Het verwerken van de lodingen gebeurde in twee stappen. Allereerst werden de positiemetingen in de lodingboekjes zorgvuldig gereconstrueerd in een zogenaamd constructieblad van chronoflex, een krimpvrije doorzichtige kunststof met een toplaag waarop ook correcties konden worden aangebracht.
Het blad was voorzien van een geografisch vierkantennet.
Over dit constructieblad werd een minuutblad gelegd met hetzelfde geografische net en op dat blad werden vervolgens over de tracks van de sloepen de getijgereduceerde dieptes van de echoloodrollen geplot.



Constructieblad

De keuze van de dieptes was zodanig dat er tussen de geplotte dieptes geen mindere diepte was gemeten.

Met een oudste officier als oom Harry kon oom Ab het zich veroorloven om op enige afstand van operationele details, leiding te geven aan de uitvoering van de hydrografische opdracht.
De commandant tekende voor de juistheid van de minuutbladen, het hydrografische eindproduct van ons opnemingswerk. Hij besteedde daar veel van zijn tijd aan. Ik zag hem altijd aan het werk in de tekenkamer, in pyamajasje gebogen over een minuutblad waarin hij minutieus op de juiste plaats met potlood dieptecijfers noteerde. Hij las die af van ellenlange echoloodrollen en noteerde de juiste waarden na toepassing van de getijcorrecties die ik als waterboer op de rollen had aangegeven.
Na de dieptecijfers werden dieptelijnen aangebracht, van de droogvallingslijn naar 2 meter, 5 meter, 10 meter, 20 meter en verder zoals gebruikelijk in een detailkaart van de Dienst der Hydrografie. In het minuutblad werden ook bijzonderheden aangegeven zoals grondsoort (i.v.m. ankeren), kenbare punten, begroeiing en andere zaken die voor de zeeman belangrijk konden zijn.
Als dit was volbracht en hij tevreden was met het resultaat, kon alles in inkt worden overgeschreven door een officier met een mooi handschrift. Oom Ab zette tenslotte zijn handtekening onder de geïnkte versie.



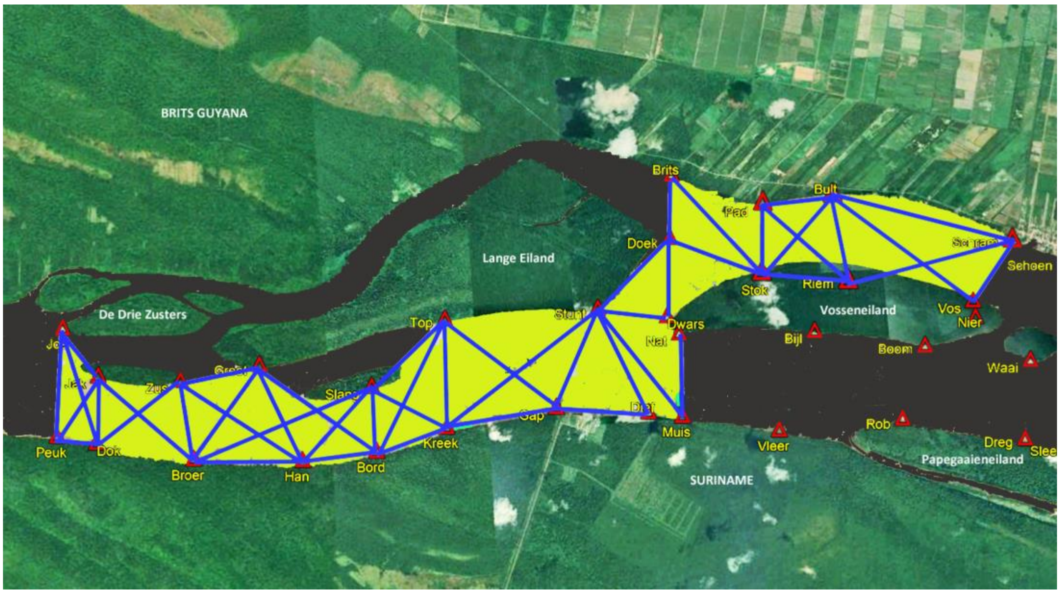
Minuutblad

Voltooide minuutbladen werden opgestuurd naar Nederland waar ze door de cartografen van de Dienst der Hydrografie werden gebruikt voor het bijwerken van de betreffende zeekaart.

Het invullen van de constructiebladen en minuutbladen was hogeschoolwerk, in eerste instantie alleen voor de commandant en de oudste officier. Naarmate het werk vorderde werden ook alle overige zeeofficieren daarbij ingeschakeld. Bij het werken aan constructiebladen en minuutbladen droegen de officieren altijd een pyjamajasje om te voorkomen dat er transpiratievocht op de bladen kwam. Dit tast de toplaag van de chronoflexbladen aan waarop getekend werd.
Elke officier had een eigen tekendoos met HB-potloden en Rotring inktpennen voor het tekenen met sjablonen. Zeer gewild was ook een gedroogde papegaaienvleugel waarmee stufresten konden worden weggeveegd.

Hydrografische activiteit

De opname van de Corantijn, aangevangen op 17 februari en onderbroken op 6 maart voor de dokking in Curaçao, werd op 29 maart voortgezet nadat de Luymes in de ochtend ten anker was gekomen tegenover Crabwood Creek. De ankerplaats lag op de zuidgrens van het eerder opgelode deel van de rivier. Op basis van die lodingen kon een veilige ankerplaats worden gekozen, van waar uit een volgende stuk van de rivier werd opgelood. Op deze wijze ging zo min mogelijk tijd verloren met verkeer tussen de sloepen en het schip. Het oploden van de vakken hield min of meer gelijke tred met het plaatsen en inmeten van de lodingbakens en hulppeilschalen.
Voor het reduceren van de gemeten dieptes tot het vlak van laaglaagwaterspring werden de nodige hulppeilschalen geplaatst.



Triangulatie en Lodingen 29 maart-14 april

Waar mogelijk werden die ook vastgemeten aan de schaarse waterpasmerken langs de rivier. In de bovenloop van de Corantijn werden door OW&V waterafvoermetingen

uitgevoerd om inzicht te verkrijgen in seizoensinvloeden op de gemiddelde waterstand op de rivier. Met gewaterpaste hulppeilschalen konden deze effecten ook worden gemeten en verwerkt.
Naarmate meer bakens werden geplaatst en ingemeten, vorderde de triangulatie van de rivier. Voor de bakens waren veel bamboes nodig, die door het schip zelf werden gekapt langs de rivier.

Wederwaardigheden

Het leven aan boord

Na terugkeer op de Corantijn brak er weer een drukke tijd aan waarbij een groot deel van de bemanning intensief betrokken werd. Er werden tientallen bakens en peilschalen geplaatst en ingemeten. Regelmatig moesten er bakens worden herplaatst omdat ze waren verdwenen. De katoenen toptekens waren kennelijk zeer in trek bij de lokale bevolking.
De communicatie met Nickerie, voor het ophalen van post en overleg met lokale autoriteiten over referentiepunten en waterpasmerken, ging over steeds grotere afstand.

Thuisbasis Luymes

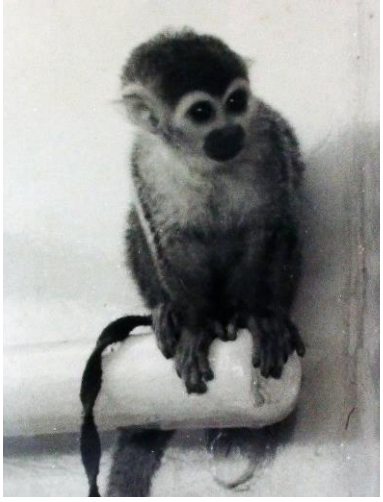
Vrijwel elke dag waren de twee motorsloepen, de vlet, de rubberboot en de korjaal van zonsopkomst tot zonsondergang onderweg. De huishoudelijke dienst zorgde trouw voor lunchpakketten en grote containers met lem.
De wasbaas werkte zich een ongeluk om alle plunje weer op tijd schoon te krijgen. De technische dienst had zijn handen vol aan het in bedrijf houden van de airco en het

onderhoud aan de dieselmotoren, die ernstig te lijden hadden van het modderige rivierwater.
De zeeofficieren die niet op stap waren om te meten of te loden, waren in de tekenkamer bezig met het verwerken van alle meetgegevens in constructiebladen en het voorbereiden van nieuwe sloepsbladen voor het lodingswerk.

De aap van matroos Niewolt

Aan boord van de Luymes zat een oude bekende van mij, matroos Niewolt.
Ik kende hem van mijn vorige plaatsing, Hr.Ms. Rotterdam. Hij was de zoon van een sergeant van de Mariniers en vermoedelijk strak opgevoed. Aan boord van de Rotterdam was hij een echte branie, klein van postuur maar goed gebekt.
Op een mooie dag in de Middellandse zee tijdens een oefenreis met Smaldeel I, was de Rotterdam aangewezen om door het vlaggenschip, Hr.Ms. De Ruyter, op sleeptouw te worden genomen. Hiervoor moest een sleeptros naar de Rotterdam worden overgebracht. De tros moest worden aangesloten op een aantal stukken ankerketting van de Rotterdam. Tijdens het uitgeven van de ankerketting was een matroos nodig in de kettingbak, om erop toe te zien dat de ankerketting netjes naar dek ging. Niewolt was hiervoor aangewezen. De sleepoefening verliep rampzalig. De kruiser maakte een verkeerde nadering en boorde zich met de boeg in het voorschip van de Rotterdam. Ik stond op de bak voor het aannemen van de sleeptros en zag verbijsterd toe hoe de scherpe boeg van de kruiser zich door het dek ploegde. Ad van de Sande was er ook bij. Hij zat in het waarnemerskoepeltje van toren 1 en wist niet hoe snel hij zich uit de voeten moest maken.
De schipper en de eerste officier gingen als een haas naar het kabelgat om te kijken hoe het met Niewolt was afgelopen. Zij troffen hem op de drempel het kabelgat aan met een wezenloze blik in zijn ogen, maar verder ongedeerd. Toen de schipper hem vroeg of hij wat mankeerde antwoordde hij dat alles goed was met hem en barstte vervolgens in een hysterische huilbui uit. De boeg van de kruiser zat een meter voor hem diep in het schip.

Tijdens ons korte verblijf in Nickerie had Niewolt een kleine aap meegenomen aan boord. Hij was er zeer verguld mee en de bemanning vond het leuk om het aapje aan boord te hebben. De aap was niet erg vriendelijk. Hij zat meestal bij het kombuis op de reling aan een lange veter.



Het aapje van Niewolt

Als hij in een slechte bui had moest je met een boog om hem heen lopen om niet gebeten te worden. Niewolt hield van zijn aap en de aap hield van Niewolt, hij zorgde immers voor zijn eten. Oom Ab gedoogde de aanwezigheid van de aap.

Papegaaien

Als we er met de sloep of de vlet op uit trokken werd er tenminste een pistool meegenomen. Aan boord waren standaard FAL-geweren en FN6-pistolen.

Papegaaienjacht

Als Harko of ik op stap gingen namen we naast een pistool altijd een jachtgeweer en meestal ook een junglekarabijn mee. Het jachtgeweer was zeer effectief tegen slangen, met de FAL voelden we ons veilig in geval er een kaaiman op ons pad zou komen. Bovendien vonden we het wel spannend om wapentuig mee te nemen. Harko en ik merkten dat papegaaienvleugels zeer geliefd waren in de tekenkamer. Daarom schoten we een aantal papegaaien om iedereen die dat wilde van een gedroogde vleugel te voorzien. De papagaaien vlogen altijd na zonsopgang in grote zwermen over de rivier op zoek naar voedsel.
Als de sloepen 's morgens met het volk en alle spullen van het schip vertrokken, stond oom Ab altijd aan de reling bij zijn kajuit achter de tekenkamer toe te kijken. Op een ochtend vloog er een dichte zwerm papagaaien over het schip terwijl Harko net zijn wapentuig in de sloep had gebracht. In een reflex pakte hij het jachtgeweer en volgde de zwerm met de loop. Hij drukte af op het moment dat de zwerm recht boven het schip was en miste oom Ab op een haar. Toekijkers beweerden dat ze de hagel tegen het regendak hoorden slaan.
Het leverde Harko een donderpreek van oom Harry op, maar daar bleef het wonderwel bij.

Bamboe

Na terugkomst uit Curaçao bleek dat de bamboes die wij bij de TRIS in Nickerie hadden besteld, niet bruikbaar waren voor het bouwen van onze bakens en hulppeilschalen. Er was echter bamboe in overvloed aanwezig langs de oever van de Corantijn. Tijdens een schietoefening met de .50 mitrailleurs had Ad van de Sande al eens geprobeerd een bamboestoel om te maaien om zo aan bamboes te komen, maar dat maakte meer kapot dan het opleverde. Daarom werden Ad en Harko met twee matrozen en de korjaal er op uit gestuurd om goede bamboes te gaan kappen. Die klus was snel geklaard en de bamboes werden in de lengterichting opgeslagen in de korjaal. Ad, Harko en de matrozen konden er schrijlings bovenop zitten. Terugvarend naar het schip zag Harko dat er een vervaarlijk grote harige spin uit de bamboes omhoog kroop over de rug van Ad, op weg naar zijn blote nek. Harko schatte snel in dat als hij Ad waarschuwde, de kans groot was dat deze met een schrikreactie de spin agressief kon maken. Met ware doodsverachting sloeg hij de spin met een forse mep overboord en toen de korjaal terug bij het schip kwam zag hij nog bleek van de schrik. Zijn heldendaad ging als een lopend vuurtje door het schip.

Peilschaalwachters

Voor het reduceren van de lodingen in het opnamevak zuid van de Drie Gezusters werd een hulppeilschaal geplaatst bij de steiger van de Bospost Mac Clemen. De bospost was een open plaats met een paar onbewoonde huisjes en een bescheiden steiger aan de oever van de Corantijn. De oever was ter plaatse kaal en modderig en voor de

peilschaal moest een bamboedriepoot een eind van de oever worden geplaatst om droogvallen te voorkomen.

Opzetten peilschaal bij bospost Mac Clemen

Voor het berekenen van een betrouwbare middenstand van het getij moest deze hulppeilschaal ten minste 48 uur aaneensluitend elk half uur worden afgelezen.

Afzetten peilschaalwachters bij Mac Clemen

Voor deze werk werden twee matrozen afgezet op de steiger, voorzien van een tentje, container lem en voldoende eten.
Toen ze werden aangewezen vonden ze het nog een groot avontuur, maar toen ik ze had afgezet en terugvoer naar het schip, zag ik toch een lichte vorm van bezorgdheid op hun gezichten. Alleen in het bos met het schip op een mijl afstand!
Voor het aflezen van de peilschaal kregen ze een peilschaalboekje met potlood, een verrekijker en schijnwerper voor ’s nachts mee. Ze werden ook voorzien van een geweer om zich te verdedigen tegen roofdieren en in geval van nood de aandacht van het schip te trekken.
De eerste nacht was het meteen raak. De officier van de wacht werd gewaarschuwd dat er geweerschoten klonken uit de richting van de bospost. Een sloep haastte zich naar de bospost en trof daar twee beschroomde kerels aan die inmiddels wisten wat er aan de hand was. Er waren een paar karbouwen uit het bos naar de waterkant komen lopen om daar hun dorst te lessen en te poedelen. Zij hadden daarbij een vervaarlijk lawaai gemaakt, dat de twee matrozen niet anders konden thuisbrengen dan als een aanval van wilde dieren. Zij hadden in hun angst daarom met het geweer het schip gealarmeerd om er pas daarna achter te komen dat het om een groepje vriendelijke karbouwen ging. Deze waren van een Javaanse boer die niet ver van de bospost een akker had.
De twee mannen wilden niet worden afgelost en hadden vertrouwen in de waakzaamheid aan boord gekregen. Enigszins lacherig werd weer afscheid genomen.

De apenjacht

Tijdens het bakens plaatsen ontmoetten Harko en ik in een boskampje een prospector van Bruinzeel, die met een kleine groep indianen het Surinaamse oerwoud afzocht naar Kankantribomen. Deze bomen zijn van ijzerhout met een hoger soortelijk gewicht dan water. De prospector heette Lichtveld en hij was al weken onderweg met zijn indianen om deze bomen op te sporen en hun plaats vast te leggen, zodat ze later gekapt konden worden. De bomen werden dan met zware tractoren naar de rivier gesleept en met lichters afgevoerd.
Lichtveld had maar een beperkte voorraad eigen voedsel mee, voornamelijk bruine bonen, en verder leefde hij van wat de indianen in het bos jaagden.
We keken zeer belangstellend toe hoe de indianen een brulaap kookten in een grote pot. Lichtveld beweerde dat aap best eetbaar was. De aap was ontdaan van zijn vel en handen, voeten en hoofd waren verwijderd. In de lengterichting van de spieren waren lange sneden gemaakt waarin kruiden waren gestopt. Het geheel was met touwtjes aaneengebonden. We vonden het er wat zielig uitzien maar als je honger had moest je niet kleinzielig zijn.
Harko en ik besloten het eerstkomende weekend zelf een aap te gaan schieten op Bavianeneiland en hem op dezelfde manier in het boskampje te bereiden en op te eten.

Op zondagochtend vroeg vertrokken we gewapend met junglekarabijn, een grote kookpot en peper en zout met de vlet naar bavianeneiland. Daar zat inderdaad een hele grote kolonie brulapen.

Het kampje van Lichtveld

Het kostte even tijd om een aap in het vizier te krijgen, maar we zagen kans om er een uit de top van een hoge boom te schieten. Het was een goed schot maar de .22 kogel was maar klein en het duurde even voordat de aap in de gaten had dat hij de sigaar was en uit de boom viel. Hij plofte voor onze voeten neer.

Onze aap

We namen hem mee naar het boskampje om hem naar indiaans recept te bereiden. Het was een beetje luguber werk om hem zijn jas uit te doen en de kop, handjes en

voeten en ingewanden te verwijderen. In een baldadige bui zetten we de apenkop op een bamboestok voor een van de hutjes.
Met enige moeite kregen we de aap in de grote kookpan die we hadden meegenomen. Er lag al een aantal stenen bijeen als vuurplaats en daarin stookten we een stevig vuur met de pot erboven.
Eigenlijk hadden we er geen idee van hoelang het vlees moest worden gekookt en na anderhalf uur vonden we het welletjes en probeerden of het vlees al te eten was. Dat was het dus helemaal niet. Het was taaier dan een rubberbal en het smaakte naar niets, ondanks de peper en het zout waarmee we het hadden ingesmeerd.
We kwamen snel tot de conclusie dat deze poging om van het bos te leven niet ging lukken. De aap ging de rivier in voor de kaaimannen. De apenkop lieten we zonder daarover na te denken op de bamboe staan, maar twee handjes namen we mee om te laten zien dat we echt op apenjacht waren geweest.
Terug aan boord gingen we in de longroom verslag uitbrengen aan onze collega's die nog zaten uit te buiken van de copieuze zondagse rijsttafel. Harko en ik hadden allebei een apenhandje vast dat je net als een kippenpoot kon bewegen door aan een peesje te trekken. In de mijne had ik een sigaar vast waar ik trekjes van nam bij binnenkomst in de longroom. Iedereen keek ons met afgrijzen aan en oom Harry kon de grap er niet van inzien en joeg ons de longroom uit. Achteraf vond ik het zelf ook wel misplaatst. Het was maar goed dat oom Ab het niet had gezien, hij was een groot dierenvriend en had er misschien wel een krijgstuchtelijk vergrijp in gezien.

Het weekend van 3 en 4 april werd doorgebracht in Nickerie voor innemen van voorraden en drinkwater. Op weg terug naar een nieuwe ankerplaats dwars van Slangeneiland, werden de zelfregistrerende peilschalen bij Springlands en Skeldon gelicht. Na het voltooien van een nieuwe riviervak werd op 10 april vijf mijl zuidelijker aan de zuidkant van De Drie Gezusters eilanden geankerd.
Op 11 april werd de opname onderbroken voor een verversingsperiode in Paramaribo.

Uit chronologisch verslag in Hydrografisch rapport nr. 3/LMS/1965
Dinsdag 13 april 1965

Vervolgen inmeten lodingbakens, 1 baken herplaatst
13.15 Anker op; opstomen naar Paramaribo.

PARAMARIBO

14 april – 25 april 1965

Journaal Hr.Ms. Luymes:	***Woensdag 14 april 1965***
	binnenlopen Paramaribo
HW	*06.10 Lichten anker, ankerbal neer. Stomen met variërende koersen en vaarten op naar OGEM-steiger.* *06.25 Meerrol op post* *06.40 meren af. Halen vlag neer. 06.45 MK bedankt.* *06.50 Aftrap meerrol. Sluittoestand X, bepalen reewacht.*

Hydrografische activiteit

Voor ons verblijf in Paramaribo werd Ambondienst bepaald. De technische dienst kreeg wat minder rust vanwege noodzakelijke reparaties en onderhoud. Ook de huishoudelijke dienst had regelmatig extra werk door representatieve verplichtingen aan boord. Dit leverde nooit scheve gezichten op omdat de rest van de bemanning tijden het opnamewerk altijd extra hard aan het werk was.

Oom Ab en oom Harry waren druk bezet met overleg met allerlei autoriteiten over de voortgang van het werk en over het afstemmen van de opneming van de Corantijnmond, die door de Surinaamse Havendienst zou worden uitgevoerd.

Voor het werk van de Havendienst werd een Hi-Fix elektronisch plaatsbepaling systeem geïnstalleerd waarvan de zendmasten door de Luymes zouden worden ingemeten en ingepast in de triangulatie van de Corantijnmond.

Op de tweede dag van het verblijf in Paramaribo meerde het zeiljacht Corsaro van de Italiaanse Marine Academie langszij de Luymes af. Wij deelden in de officiële verplichtingen die dat meebracht en ontvingen de Italiaanse collega’s ook warm aan boord, niet alleen voor de borrel maar ook om te douchen en de was te doen.

Op 26 april werd olie geladen aan de Beekhuizensteiger waarna de Luymes weer terugging naar de Corantijn.

Wederwaardigheden

Discriminatie

De bevolking van Suriname bestond uit een mengelmoes van allerlei oorspronkelijk uitheemse groepen. Creolen, Bosnegers, Javanen, Hindoestanen, Boeroes en blanke Nederlanders. Daarnaast waren er ook de inheemse Indianen van verschillende stammen. In de loop van de afgelopen vier eeuwen en met name na de afschaffing van de slavernij in 1865, had elke groepering een plaats verworven in de gecompliceerde Surinaamse samenleving. Na de overgang naar zelfbestuur in 1954 waren gevoelens van discriminatie tussen blank en zwart geleidelijk verdwenen. Er waren wel duidelijke

sentimenten aanwezig tussen de verschikkende bevolkingsgroepen. Die hadden meestal een relatie met hun maatschappelijke ambities en daaruit voortvloeiende verschillen in welvaartspeil.

Als er al sprake was van discriminatie dan speelden verschillen in politieke ambities tussen Hindoestanen en creolen de hoofdrol.

Aan boord van de Luymes ontging ons van dat alles heel veel. Wij waren wel eens wat lacherig over de krampachtigheid waarmee in Paramaribo het verschil tussen blank en zwart werd weggestopt. Zoals ook toen bleek dat er niet werd gesproken van witte damesschoenen en zwarte damesschoenen, maar van dames witte schoenen en dames zwarte schoenen. De Marine was met zijn lange Indische verleden vanzelf geëmancipeerd en kleurverschil speelde geen rol, er werd zonder schroom over 'blauwe jongens' gesproken als het over Indische collega's ging.

Wat ons ook opviel in het straatbeeld was het kapsel van veel creoolse dames. Er werd naar de heersende mode veel moeite gestoken in het ontkroezen van de gebruikelijke dichte kroesharen. Hoe ze dat voor elkaar kregen was ons niet duidelijk, maar er kwam veel klapperolie aan te pas. Desastreus voor een dergelijk kapsel waren de hevige regenbuien die regelmatig over de stad losbarstten. In een paar seconden tijd werden dan massaal Big-Ben regenkapjes over de haardos getrokken om te voorkomen dat het kapsel weer veranderde in een verzameling horlogeveertjes. Het was altijd weer een komisch gezicht.

We werden op een dag onaangenaam verrast toen een Surinaamse krant een groot artikel plaatste over discriminatie aan boord van de Luymes. Het ging over een korporaalmachinist die zich als Surinamer aan boord gediscrimineerd voelde. Het hele schip was er verontwaardigd over. De Marine had zijn best gedaan om zoveel mogelijk bemanningsleden met Surinaamse familie aan boord te plaatsen om ze de gelegenheid te geven hun familie weer te zien. De klacht kwam dan ook hard aan. De betrokken korporaal betuigde onmiddellijk zijn spijt en noemde het onterechte borrelpraat van zijn kant. Hiermee was het incident gesloten. De andere Surinaamse bemanningsleden waren er niet blij mee.

Erwin de tokohulp

De maten deden aan de wal veel goede kennissen op en maakten een paar goede vrienden. Een van hen was Erwin, een creoolse jongeman die ervoor zorgde dat ze niet in allerlei valkuilen liepen in het nachtleven van Paramaribo. Hij hoorde erbij als ze gingen stappen en hij zorgde dat ze veilig terug aan boord kwamen. Meestal kreeg Erwin dan een tampatje om aan boord te blijven slapen en hielp dan regelmatig de wasbaas en de tokobaas. Hij begon al doende deel van de bemanning uit te maken

Op een goeie dag kwam de tokobaas bij oom Harry met het verzoek of Erwin aan boord mocht blijven als we weer naar de Corantijn gingen. Hij was onmisbaar geworden als hulp van de tokobaas en de wasbaas.

Oom Harry keek daar niet van op. Het was in Nieuw-Guinea heel gebruikelijk aan boord van de Snellius en de Luymes om lokaal personeel in te lijven, omdat ze veel praktische kennis van zaken over het land hadden. Voor hen was er ook een apart slaapverblijf beschikbaar in het achterschip, het zogenaamde papoeaverblijf met plaats voor tien man. Aan boord van de Luymes sliepen daar nu de machinisten.
Oom Harry ging akkoord onder voorwaarde dat de mannen zelf een redelijke vergoeding aan Erwin betaalden. Onze Taris, Hans Dickmann, vond het goed dat Erwin uit de tokowinst werd betaald en die inkomsten werden gul aangevuld met fooien bij het afrekenen. Erwin was een van ons geworden.

Het jammerlijk einde van de scheepsaap

Ik had weer eens de wacht en maakte een rondje over dek. Er heerste een aangename rust aan boord en de meeste mannen waren naar het zwembad Parimar.
Heel ongebruikelijk zo vroeg in de middag, zag ik aan de voet van de OGEM-steiger een hele stoet naar het schip komen lopen, met matroos Niewolt voorop.
Niewolt nam zijn aap altijd aan zijn veter mee naar het zwembad en het beestje had daar geen problemen mee.
Toen de stoet bij de valreep kwam zag ik dat Niewolt de aap in zijn armen droeg, het beestje was helemaal slap.

Zwembad Parimar met de hoge wip van Niewolt

Bezorgd vroeg ik wat er aan de hand was, waarop Niewolt antwoordde dat de aap dood was. Hij was van de hoge wip op de rand van het zwembad gevallen. Uit de groep klonk “hij had te veel gezopen”. Het bleek niet Niewolt te zijn die te veel gezopen had, maar de aap.
Niewolt maakte veel sprongen van de hoge wip om indruk te maken op de meisjes. Zo nu en dan pauzeerde hij voor een biertje en dan kreeg de aap ook altijd bier op een

schoteltje. Als Niewolt naar de hoge wip klom ging de aap altijd mee naar boven en bleef dan op de reling zitten kijken of z'n baas weer terugkwam. Op een gegeven moment was de aap zo beneveld geraakt van de biertjes tussendoor, dat hij van de wip viel en precies met zijn kop op de rand van het zwembad terecht kwam, met dodelijke afloop.
Het gesprek met de zichtbaar ontdane maten vond plaats aan de valreep en trok inmiddels ook de aandacht van oom Ab, die een dek hoger uit zijn kajuit stapte. Ik vertelde hem wat er aan de hand was, maar niet over het bier dat aan de aap was gevoerd. Als oom Ab dat had gehoord, was Niewolt de klos geweest. Het voorval zou zeker door hem zijn aangemerkt als dierenmishandeling en daarvoor zou Niewolt zonder twijfel streng door hem zijn gestraft.
Gezien onze band met de Rotterdam en de eerlijke rouw die hij uitstraalde heb ik hem dat maar bespaard.

Ongediertebestrijding

Aan het eind van ons bezoek arriveerde een ongediertebestrijding team van de Landmacht in Paramaribo. Iedereen moest 's morgens van boord en alle deuren en ventilatieluiken werden gesloten. Het schip werd vol geblazen met blauwzuurgas en na enkele uren werden alle compartimenten weer geopend en grondig geventileerd. Voor de aanwezige ratten was dit een dodelijke behandeling geweest.
Waar echter onvoldoende over was nagedacht, was het feit dat veel ratten verstopt zaten op onbereikbare plaatsen achter schotten en in ventilatieleidingen. Nog wekenlang mochten we genieten van de stank van rottende kadavers die onvindbaar waren. Na verloop van tijd waren ze gelukkig volledig gemummificeerd en hadden we er geen last meer van.
Ook de kakkerlakken legden het loodje maar van een aantal overleefden de eitjes, zodat het niet lang duurde tot ik ze 's morgens weer van mijn tandenborstel moest jagen.

Op 26 april vertrokken we met onze rattenkadavers weer naar de Corantijn om het werk te hervatten

CORANTIJN /NICKERIE

27 april – 6 mei 1965

Uit chronologisch verslag in Hydrografisch rapport nr. 4/LMS/1965 ***Dinsdag 27 april 1965*** *Ten anker bij Springlands.* *07.25-13.30 Sloep met rubberboot loden west van Papagaaien-eiland; inmeten deccamast Scheveningenstrand met Wild T2 excentrisch bij deccamast; doen hulppeilschalen Springlands en Clarasluis aflezen.*

Hydrografische activiteit

Een flink deel van de tijd stond in het teken van het assisteren bij opnemen van het Surinaamse deel van de Corantijnmond door de havendienst van het ministerie van OW&V met verschillende vaartuigen van deze dienst. Deze opname zou worden uitgevoerd met behulp van het elektronisch plaatsbepaling systeem Hi-Fix, waarvoor twee Decca zendmasten waren geplaatst.

De betrokkenheid van de Luymes bestond uit het inmeten van de twee zendmasten van het Hi-Fix net.

Deccamasten van Openbare Werken

Een mast was geplaatst aan de Surinaamse kust in de monding van de Corantijn en de andere in het enorme moeras de Bigi Pan ten oosten van Nickerie.
Door deze klus kon geen tijd besteed worden aan loden, maar wel aan het verbeteren van de triangulatie van de Corantijnmond en de Nickerierivier.
Verder hadden wij op ons genomen om de voor de Luymes fatale boom in de Nickerierivier bij Henar op te blazen en de restanten te helpen afdreggen. Dit werd op 29 april uitgevoerd door onze duikofficier Dick Smit.
Op 3 mei maakte de Luymes voor de kust van Nickerie rendez vous met HMS Vidal voor overleg over de Britse opnemingsplannen. De Vidal was twee maten groter dan de Luymes en had zelf een kleine Wasp-helicopter aan boord voor het opzetten van een eigen elektronisch plaatsbepaling systeem op de kust van Brits-Guyana.

HMS Vidal

Wij waren zeer geïmponeerd van de Vidal en ook door de flamboyante captain Ritchie, met wie we later in de maand nader mee kennis maakten tijdens ons bezoek aan Georgetown.
De Luymes verstoomde als een jojo tussen Nickerie en de Corantijnmond. Van 28 april tot 3 mei lag het schip afgemeerd in Nickerie om zo dicht mogelijk bij het meetwerk aan de Decca mast in de Bigi Pan te zijn. Wij vierden er Koninginnedag met alle feestelijkheden die daarbij hoorden. Vanaf 4 mei werd weer gelood ter hoogte van de Drie Zusters eilanden.
Op de avond van 6 mei vertrokken we naar Georgetown voor ons eerste buitenlandse havenbezoek.

Wederwaardigheden

Koe onder de steiger

Op 28 april meerden we bij hoogwater af voor een weekend in Nickerie.

Toen het water begon te zakken bleek er onder de steiger een dode koe klem te zitten. Het kadaver verspreidde een ondragelijke stank en er was geen mogelijkheid om het onder de steiger vandaan te halen. Het schip werd zoveel langs de steiger verhaald om bovenwinds te blijven van de koe, maar veel hielp het niet. Na een uiterst ongeriefelijke nacht verkaste de Luymes naar de SMS-steiger om de situatie aan boord weer leefbaar te maken. Tot op de dag van vandaag herinner ik mij nog de vreselijk weeïge stank die het kadaver verspreidde.

Ad naar Paramaribo

Tussen Ad van de Sande en Nel ’t Hoen, vriendin van de dochters van de familie De Vries Hoogerwerff, was een serieuze liefde opgebloeid. Omdat we het weekend rond Koninginnedag in Nickerie lagen vroeg Ad verlof om per vliegtuig op en neer naar Paramaribo te gaan om samen met zijn Nel daar Koninginnedag te vieren. Tot zijn grote blijdschap stemde oom Ab daar mee in. Er werd overigens ruimhartig met dergelijke verzoeken omgegaan omdat er meerdere bemanningsleden waren met familie in Suriname.

Eendenjacht in de Bigi Pan

Bigi Pan

De week waarin de Luymes in Nickerie lag werd ik samen met Harko, doc Haaxma en Hans Heuseveldt door adjunct-districtscommissaris MacGillevry uitgenodigd voor een eendenjacht in het uitgestrekte moerasmeer Bigi Pan.
Het moeras lag aan de oostkant van de Nickerierivier. We zouden er een dag blijven en overnachten in een grote hut. We vertrokken ’s morgens in alle vroegte met de vlet

naar een sluisje aan de overkant waarachter een grote korjaal lag afgemeerd met een beer van een creool als motordrijver. Hij heette Boon. MacGillevry vertelde dat Boon een gestrafte was die dwangarbeid voor de overheid moest verrichten. We hoefden ons niet schuldig te voelen, dit was voor de man een uitje. Hij kreeg als beloning een fles rum.

Nadat we ruim een uur hadden gevaren schoof de korjaal onder het bladerdak van een bomenbosje. We bleven daar stilliggen met onze jachtgeweren bij de hand. Er waren al veel eenden overgevlogen, maar nu waren we onder de beschutting van de bomen niet meer zichtbaar voor ze.

Toen er weer een dichte zwerm voorbijvloog werd er druk geschoten met als resultaat dat er een aantal eenden neerging in het water. Boon plonsde oeverboord en ging ze als een volleerde jachthond uit het water vissen. Toen hij terugkwam had hij alleen vijf nog levende eenden bij zich. Met verbijstering keken wij toe hoe hij de poten brak en de vleugels in een knoop legde.

MacGillevry legde ons uit dat we nog de hele dag zouden rondvaren voordat we gingen aanleggen bij een hut waar de eenden als onze avondmaaltijd bereid zouden worden door Boon.

De behandeling van de eenden was bij de lokale jagers gebruikelijk om te voorkomen dat het vlees ging bederven in de hete zon. Het beeld van de vijf eenden die ons met grote paniekogen vanuit de voorplecht van de korjaal bleven aanstaren, zal ik nooit vergeten. Boon sloeg ook nog een Kwi Kwi aan de haak, een prehistorisch uitziend visje dat zeer gewild was om te eten.

In de namiddag voeren we naar onze hut. Onderweg zag ik, schijnend met een zaklamp in een donker bosschage, plots een paar felle grote ogen in een boom. In een reflex pakte ik mijn jachtgeweer en schoot erop. Daar had ik onmiddellijk spijt van want er viel een heel klein uiltje morsdood in het water. MacGillevry lachte mij uit en zei vermanend dat ik niet op alles moest schieten omdat er in Suriname ook veel beschermde diersoorten waren.

Aangekomen bij de hut en stortten zich alle muskieten van de Bigi Pan op ons. Boon ging aan de slag en zag kans om een smakelijke hap rijst met eend en Kwi Kwi te bereiden op een hevig rokend vuur dat ook de meeste muskieten op afstand hield. Zijn fles rum raakte daarbij steeds leger.

We maakten een onrustige nacht door in de aanwezige hangmatten. Boon had nergens last van, de rum werkte kennelijk als repellant.

Boon bereidt de eenden

Hij voorzag ons vroeg in de morgen, weer fris als een hoentje, van prima koffie en bracht ons met de korjaal weer terug naar Nickerie.

Uit chronologisch verslag in Hydrografisch rapport nr. 4/LMS/1965
Donderdag 6 mei 1965

07.00 Anker op, verstomen naar ankerplaats nabij steiger Springlands, korjaal naar Clarasluis t.b.v. postverzorging.
09.30 Ten anker
15.05-17.10 Sloep naar Clarasluis voor ophalen personeel korjaal. Korjaal blijft i.v.m. ruw weer achter bij Clarasluiswachter.
20.00 Anker op, opstomen naar Georgetown.

GEORGETOWN

7 mei – 10 mei 1965

Journaal Hr.Ms. Luymes:
Vrijdag 7 mei 1965 - van Corantijn naar Georgetown

VM	*Vervolgen met var. koersen en vaarten op zicht van boeien en met loodsmansaanwijzingen naar haven van Georgetown* *08.45 Meerrol op post. MK op de haven 300/300 HD.* *09.10 meren af langszij steiger Sproktons no. 2* 09.15 Aftrap meerrol. MK bedankt. Sluittoestand X. Bepalen reewacht.

Bezoek Georgetown

Bij aankomst werden wij op de steiger opgewacht door de consul samen met een Britse liasonofficier en een lokale journalist. Na de gebruikelijke briefings en een interview ging oom Ab de wal op om zijn opwachting te maken bij de Z.E. de Gouverneur van Brits-Guyana, de burgemeester en de garnizoenscommandant van Georgetown. 's Middags bracht de burgemeester een tegenbezoek aan boord en bracht oom Ab nog een bezoek aan de minister-president. In overeenstemming met de koloniale gebruiken van de Engelsen vertrok hij 's avonds naar het Gouvernmenthouse waar hij gedurende het bezoek aan Georgetown zou logeren. Dezelfde avond waren oom Ab en twee officieren te gast bij een officieel diner aangeboden door de gouverneur en Lady Luyt op Gouvernmenthouse.
De volgende dag liep HMS Vidal binnen en ontmeerde de Luymes even om plaats te maken voor de Vidal waarna de Luymes aan de buitenkant van de Vidal weer afmeerde.
Rond het middaguur was er een geanimeerde RPC in de longroom van de Vidal waarbij de traditionele Horses Neck (brandy met ginger ale) ruimschoots vloeide.
In de avond deden we dat nog eens dunnetjes over aan boord van de Luymes.
Op 9 mei was er uitstekende curry lunch voor de officieren in de officiersmess van de British Army en in de avond weer een diner op Gouvernmenthouse, nu met beide commandanten als gast.
Op de voormiddag van 10 Mei werd weer afscheid genomen van alle autoriteiten en vertrok de Luymes weer naar de Corantijn.

Georgetown

Wederwaardigheden

Een onverwachte ontmoeting

Toen de Luymes afmeerde in Georgetown bleek er een Nederlands koopvaardijschip aan de steiger te liggen. Het was de Triton van de KNSM. Oom Ab stuurde mij er heen om kennis te maken met de kapitein en te kijken of er behoefte was aan sociaal contact. Toen ik over de steiger naar de Triton liep passeerde ik stomverbaasd mijn oude schoolvriend Charles Bertels. Hij bleek derde stuurman te zijn op de Triton. Mijn klus viel op dek.

Charles wilde na onze HBS-tijd in Venlo vlieger bij de Luchtmacht worden. Hij werd daar uit de opleiding verwijderd na allerlei capriolen en besloot toen naar de zeevaartschool te gaan en na die opleiding zijn geluk te proberen bij de Marine waar veel stuurlieden als vlieger bij de Marineluchtvaartdienst terecht kwamen. Ook dat ging op een voor mij onduidelijke manier mis en hij verliet de Marine om bij de KNSM te gaan varen. De Triton was een van de oudste stoomschepen van de KNSM. Het schip zag er oud, roestig en vettig uit en liep volgens Charles te boek als een strafplaatsing. Hij vertelde mij zijn verhaal terwijl wij nog op de steiger stonden en als een rode draad liepen er allerlei onstuimige affaires met vrouwen doorheen. Ik herkende dat wel van hem. Wij waren samen op aandrang van een kapelaan eens een paar dagen geschorst op het Augustijnencollege in Venlo, vanwege een feestje bij hem thuis toen zijn ouders er niet waren. De kapelaan was de biechtvader van een aantal meisjes dat daar aanwezig was. Hij was met fladderend habijt op zijn damesfiets voorbij komen fietsen en had de naamplaatjes op de meisjesfietsen bekeken. Dit gaf hem aanleiding om de rector van onze school te alarmeren.

Toen ik Charles vertelde dat ik op weg was naar zijn kapitein, nam hij mij mee aan boord naar het kantoor. Het was stikheet en donker aan boord en er was geen spoor van airco. De kapitein zat ongeschoren en zwaar bezweet in zijn onderhemd aan een klein bureau. Toen ik hem de complimenten van oom Ab overbracht gromde hij 'bedankt' en ging hij door met zijn administratieve werk. Charles legde mij daarna uit dat hij niet dacht dat de kapitein van zins was om zich netjes op te tuigen voor een bezoek aan de Luymes. Ik heb het dan ook daarbij gelaten, ook al omdat de Triton dezelfde dag weer vertrok.
We hadden daarom geen gelegenheid meer om samen de wal op te gaan om oude herinneringen op te halen. Wie weet welke valkuilen ik daarmee heb gemist. Charles trouwde later met een meisje uit Georgetown.

De Triton van de KNSM

Stappen

Tijdens de curry lunch in de officiersmess van British Army werden wij grondig geïnformeerd over de gevaren van het uitgaansleven in Georgetown. We wisten al dat er een hevige politieke strijd gaande was in het kader van de aanstaande onafhankelijkheid. Wat we nog niet wisten, was dat het ging over het al dan niet houden van democratische verkiezingen; tussen 'one man - one vote' en communisme. Geweld werd niet geschroomd en er vonden veel aanslagen plaats. De lokale criminelen liftten mee in de anarchie die er heerste en berovingen en moorden waren in Georgetown aan de orde van de dag. Ons werd aangeraden om alleen in groepsverband de wal op te gaan en altijd met het gezicht tegen het verkeer in te lopen. Van ontspannen passagieren kwam niet veel terecht.
De Jannen zagen toch nog kans om een paar kroegen te vinden waar ze zich veilig voelden. Om ze zoveel als mogelijk aan boord te houden werd een calypsoband

ingehuurd voor een optreden op het F-dek. De band stond onder leiding van King Cobra en zijn meeslepende muziek werd opgeluisterd met dans en zang van een schaars geklede donkere dame die ik mij nog goed herinner. Het optreden was een groot succes.

Alle aandacht voor King Cobra

Een wonderlijk vertrek

Op maandag stond het vertrek gepland op het eind van de morgen. Op het geplande tijdstip van vertrek bleek dat onze verse groente nog niet aan boord was en dat er een bemanningslid ontbrak.

Harko was officier van de wacht en hij werd de wal op gestuurd met een matroos die zei te weten waar onze achterzeiler zou kunnen zijn. Inderdaad vonden ze hem in een dubieuze kroeg met een aantal kamertjes op de bovenverdieping. Hij werd door Harko in een van die kamertjes aangetroffen en hardvochtig van zijn tijdelijke vriendin gescheiden. De terugkomst aan boord leverde enthousiast commentaar van de bemanning op. Inmiddels was het vertrek zoveel uitgelopen dat oom Ab besloot te ontmeren om de uitzwaaiers niet langer te laten wachten.

Na het ontmeren werd de vlet gestreken en teruggestuurd naar de kade om de verse groente in ontvangst te nemen. Het schip ging een eindje verderop midden in de Demerara rivier weer voor anker totdat de bestelde waren alsnog aan boord waren gekomen met de vlet. Met gemengde gevoelens over dit merkwaardige bezoek vertrokken vervolgens we weer naar de Corantijn.

Dit incident had nog een staartje om dat de achterzeiler een passagierverbod had vanwege een exotische besmettelijke aandoening. Rob Haaxma had als scheepsarts de nare taak om de plaatselijke geneeskundige dienst via een bericht aan de British Army op de hoogte te stellen.

CORANTIJN

11 mei – 20 mei 1965

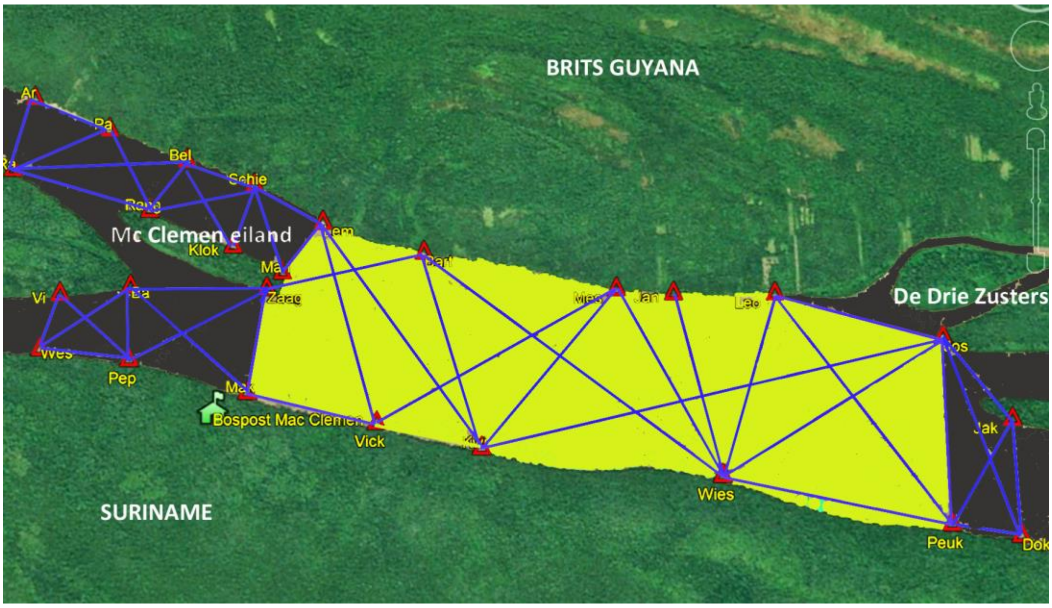
Uit chronologisch verslag in Hydrografisch rapport nr. 4/LMS/1965
Dinsdag 11 mei 1965

02.00 anker op. 04.00 ten anker nabij steiger Springlands
07.10-09.50 sloep naar Clarasluis voor wegbrengen korjaalbemanning en postverzorgen. 07.35-11.10 Radiomast bij Skeldon ingemeten
Op de VM gezagvoerder "Irene" a/b voor verstrekken inlichtingen over het te bouwen meetplatform in zee: i.v.m. slecht weer en reparatie Irene tot dan toe niet gelukt.
13.00 Anker op; verstomen naar ankerplaats bij Ikohi-kreek even be-S "de Drie Zusters".

Hydrografische activiteit

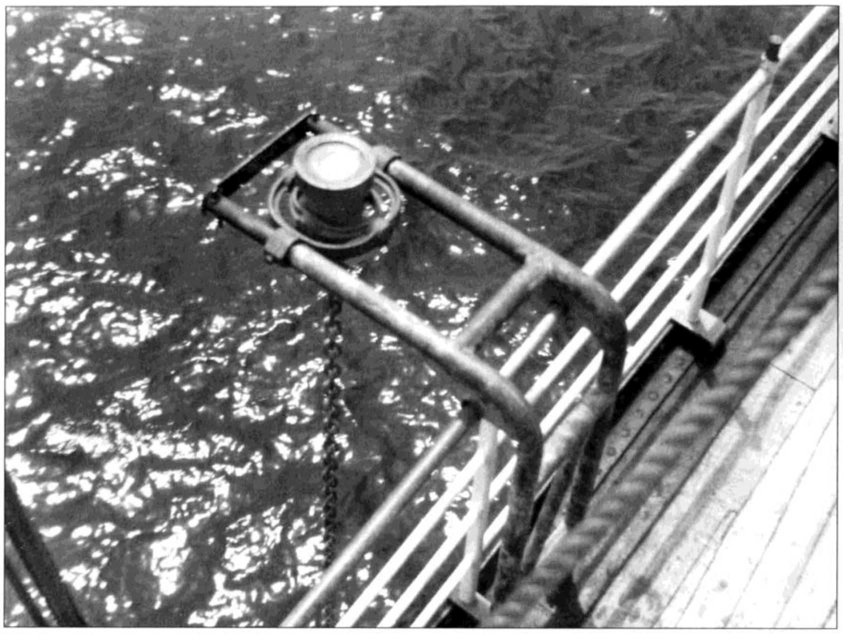
Er was regelmatig contact met de Surinaamse Havendienst die met de Irene bezig was met de HiFix-opname van de buitenzijde van de Corantijnmonding. Ook het inspectievaartuig Litani kwam regelmatig langszij voor overleg en een gezellige borrel. De Luymes ging verder met het opnamewerk ten zuiden van De Drie Zusters. Bakens zetten en inmeten, hulppeilschalen plaatsen en trianguleren met theodoliet, sextant en tellurometer.

.



Triangulatie en lodingen 11 – 20 mei

Duidelijk herkenbare landmerken werden ingemeten voor de invulling van relevante topografie voor de zeekaart. Oude bakens die niet meer nodig waren, werden opgeruimd. Ten anker liggend werden ook stroommetingen gedaan.



Stroommeter

Het contact met de bewoonde wereld werd onderhouden met de snelle korjaal. Meerdere keren per week werd post gehaald of film geruild met de TRIS. Deze uitjes waren zeer populair bij het deel van de bemanning dat niet direct bij het opnemen betrokken was. Ook matroos Sterk was er zeer blij mee.
Op 13 mei werd tijdens Alle Hens een zilveren medaille voor 25 jaar trouwe dienst uitgereikt.
18 Mei werd Dick Smit nog eens onder water gestuurd om te kijken hoe het met de schroeven stond; hij kon geen onaangename bijzonderheden vinden. Wel liet de stuurmachine ons tweemaal in de steek toen de Luymes op 20 mei weer vertrok van de Corantijn voor een lang weekend in Paramaribo.

Wederwaardigheden

Woudlopers

Het waren lange dagen op de Corantijn. Ik was intensief bezig met organiseren van de getijmetingen die nodig waren om onze lodinggegevens te reduceren tot het laagwaterniveau. Er moesten hulppeilschalen worden geplaatst en afgelezen en ik moest ook alle metingen verwerken tot correcties op de echoloodrollen. Daarnaast nam ik gewoon deel aan het lodingwerk met de sloepen, dikwijls samen met Harko die ook druk bezig was met het plaatsen, inmeten en afbreken van bakens. We hadden het allemaal beestachtig druk maar dat belette Harko en mij niet om in het korte weekend van zaterdagmiddag tot zondagavond in het bos op avontuur te gaan.

Na het mislukte experiment met de apenjacht besloten we toch nog een keer op jacht te gaan om te kijken of we onszelf konden redden in het bos. Ad van de Sande sloot zich enthousiast aan voor dit nieuwe jachtavontuur. Deze keer wilden we niet meer koken maar gewoon braden aan het spit. Wat wisten we nog niet, maar zout en peper namen we mee. Op een zaterdagmiddag gingen we op stap met de korjaal. Hangmat, klamboe en alles waar we mee konden schieten gingen mee, met genoeg munitie om Brits-Guyana te veroveren.
Tijdens het loden hadden Harko en ik ten zuiden van De Drie Zusters een brede kreek gevonden en daar gingen we in om stroomop ergens bivak te maken. De kreek meanderde door het bos en na enige tijd varen vonden we een mooie plek op een soort schiereilandje in een kronkel van de kreek. Er stonden voldoende bomen om onze hangmatten in een driehoek op te hangen en in het midden een vuur aan te leggen om de wilde beesten op afstand te houden.
We legden een stevig vuur aan en installeerden onze hangmatten met daar overheen klamboes. We hadden geen eten meegenomen omdat we echt van de jacht wilden leven. Wel waren we voorzien van een paar biertjes en een grote container met lem. Het was inmiddels pikkedonker geworden en na de biertjes klommen we in onze hangmatten om te gaan snurken tot zonsopkomst.
Ik had nog nooit een nacht in het bos geslapen, Harko en Ad ook niet. Het duurde even voordat we ons geïnstalleerd hadden en de klamboes goed sluitend om de hangmatten waren aangebracht. We zorgden er voor dat geen enkel lichaamsdeel in aanraking was met de klamboe omdat we gewaarschuwd waren dat de talrijk aanwezige bloedzuigende vleermuizen je dan toch nog te pakken konden krijgen.
Na nog wat nakeuvelen hielden we onze mond om te proberen de slaap te pakken. Het vuur doofde langzaam tot een gloeiende hoop houtskool en we begonnen steeds meer te horen in het omringende bos. We wisten dat er grote katten in het bos huisden, jaguars, panters en ocelots. We hoorden meerdere malen geluiden die op hun aanwezigheid duidden. Wat echter het meeste verontrustte waren ritselende geluiden waarvan je zou zweren dat er een beest kwam aansluipen, heel beangstigend. Deze geluiden kwamen van grote bladeren die uit de omringende hoge bomen door de verschillende bladerlagen naar beneden vielen. Voor de zekerheid hielden we onze jachtgeweren binnen handbereik. Zelf had ik een junglekarabijn naast me in de hangmat liggen.
Het werd een gedenkwaardige nacht met nog een vermakelijk incident. Ad moest op een gegeven moment afblazen. Hij klom uit zijn hangmat en liep, nadat hij weer wat hout op het vuur had gegooid, naar de nabije oever van de kreek om daar in het water te plassen. Harko en ik waren klaarwakker en hoorden hem plotseling luidkeels brullen van de schrik. Hij was met zijn blote voeten op een dikke pad gestapt, die zich onder zijn voet uit probeerde te kronkelen. Ad kreeg bijna een hartverlamming en rende al pissend terug naar het kampje. Half slapend en luisterend brachten we een onrustige nacht door in onze hangmatten.

We waren er vroeg uit omdat het tijd werd om op jacht te gaan om onze honger te stillen. We slopen voor ons gevoel heel stilletjes door het bos langs de rand van de kreek maar er kwam helemaal geen wild in zicht, geen bosvarken, geen hert of ander beest dat wij eetbaar vonden. Onze jagerskwaliteiten waren ontoereikend om het aanwezige wild te verrassen. Op een gegeven moment zagen we een schildpad die zich moeizaam uit de voeten probeerde te maken. Harko ving hem en het werd onmiddellijk duidelijk waarom hij niet kon ontsnappen. Het arme beest miste een poot, waarschijnlijk afgebeten door een piranha.
Het was een eetbare buit en we besloten hem op te eten. Dat bleek niet eenvoudig. Nadat we zijn kop te pakken hadden gekregen werd hij uit zijn lijden verlost. Harko ging met veel geweld het schild te lijf om het vlees eruit te halen. Toen dat na veel moeite was gelukt bleek het beest vol kleine wormen te zitten. De lust om hem op te eten verging verder omdat zijn hart alsmaar bleef doorkloppen.

Met de korjaal voeren we verder de kreek in, speurend naar een nieuwe prooi met de geweren in de aanslag. De kreek werd steeds nauwer en wat niet kon uitblijven gebeurde ook. De schroef van de buitenboordmotor liep vast op takken onder water. Daardoor brak de breekpen waarmee de schroef op zijn as was geborgd. Met ontzetting realiseerden we ons dat het nog een heel eind was om terug te gaan naar de rivier en vervolgens weer naar het schip.
De jacht werd afgebroken en eindeloos peddelend gingen we weer terug naar de Corantijn. Daar aangekomen bleek ook nog richting Luymes de stroom tegen te staan en dat was nog een flink eind peddelen.

We waren nog aan het delibereren of wachten op gunstig tij een optie was, toen we met grote verbazing de vlet van de Luymes zagen komen aanpruttelen.
Oom Ab zat met een witte zakdoek om zijn hoofd geknoopt voorop een sinaasappel te pellen en bij hem in de vlet zaten ook Hans Dickmann en Wolter Boer. De heren hadden een uitstapje op de rivier gemaakt en daarbij had Hans kans gezien om een meterslange anaconda te schieten die langs de oever een zichtbaar dikke prooi lag te verteren. De imposante slang was meegenomen in de vlet omdat Hans de huid wilde laten preparen om mee te nemen naar Nederland.

Anaconda met gevulde maag

Met grote blijdschap namen we een sleepje aan en met schaamrood op de kaken moesten we het mislukken van onze jachtexpeditie toegeven. Leven van de jacht was er na dit tweede experiment niet meer bij voor mij.

De reuzenmiereneter

Op de dag dat we weer terug zouden gaan naar Paramaribo ging Harko met de vlet een ploegje peilschaalwachters ophalen. Tevreden terugvarend naar de Luymes werden ze verrast door een reuzenmiereneter die bezig was de rivier over te zwemmen. De miereneter zag het kennelijk niet meer zitten en klampte zich met zijn vervaarlijk grote klauwen vast aan het boord van de vlet. Harko vond het wel spannend om het beest te vangen maar de jannen raakten meteen in paniek en begonnen het enge beest met alles wat ze voorhanden hadden op zijn klauwen te timmeren. Het duurde even voor hij losliet en met een verongelijkte blik weer doorzwom. Ook Harko moest toegeven dat er in de kleine vlet te weinig plaats was voor deze zeldzame drenkeling. Hopelijk heeft hij de oever nog gehaald.

Uit chronologisch verslag in Hydrografisch rapport nr. 4/LMS/1965
Donderdag 20 mei 1965

17.30 anker op, opstomen naar Springlands
20.05-20.50 ten anker, wachten op terugkeer hps-wachters a/b per vlet met buitenboordmotor. Vervolgens opstomen naar Paramaribo.
23.10-00.55 Stuurmachine uitgevallen, sturen hand-hydraulisch.

PARAMARIBO/PALOEMEU

21 mei – 24 mei 1965

Uit chronologisch verslag in Hydrografisch rapport nr. 4/LMS/1965
vrijdag 21 mei 1965

10.15-10.20 Stuurmachine uitgevallen, sturen hand-hydraulisch.
10.55 meren af langs OGEM-steiger. Brengen bezoek aan gouvernementshuis voor gesprek met ambassadeur Trinidad-Tobago mr. I.C. Debrot i.v.m. komend bezoek aan die eilanden.

Lang weekend Paramaribo

Op de dag van binnenkomst vond overleg plaats tussen de commandant en Onze Ambassadeur Debrot die was overgekomen uit Trinidad. Het bezoek aan Trinidad en Tobago was het eerste bezoek van een Nederlands marineschip na de onafhankelijkheid van dat land in 1963. De ambassade wilde daar iets moois van maken.
De volgende dag stond een vliegreis naar de Trio-indianenstam in Paloemeu op het programma. Dit uitje was ons aangeboden door de minister van Openbare Werken en Verkeer tijdens een vorig bezoek aan Paramaribo. Vroeg in de ochtend vertrokken de officieren van de Luymes, samen met enkele collega's van de TRIS en een begeleidende overheidsfunctionaris, per DC-3 van het vliegveld Zanderij naar de vliegstrip nabij de nederzetting Paloemeu van de Trio-indianen. Daar gingen wij kennis maken met oorspronkelijke bewoners van Suriname. Alleen Harko kon niet mee, hij had wacht aan boord.

Tussen twee werelden

Ik kwam voor het eerst op het vliegveld Zanderij bij Paramaribo. Het was een merkwaardige belevenis. Je kon er zo op het vliegtuig stappen naar Nederland. Kaartje kopen en instappen. Thuis voelde even heel dichtbij. De luchthavendirecteur was er om ons te begroeten. Hij heette Maas en was een oud-vlieger van de Marineluchtvaartdienst. Ik had hem al eens ontmoet aan boord, het was een aimabele man.
Op het platform stond een heuse DC-3 van Surinam Airways (SLM) voor ons klaar.
In Nederland zag je ze niet meer, maar in Suriname was dit propellervliegtuig nog heel bruikbaar op alle kleine vliegveldjes die in 1959 in de binnenlanden waren aangelegd in het kader van Operatie Sprinkhaan.

Onze DC-3

Het vliegveldje van Paloemeu lag 260 kilometer zuid van Paramaribo, een kleine 100 kilometer noord van de Braziliaanse grens. Het vliegveld was genoemd naar Vincent Fajks, een van de twee omgekomen piloten van een Cessna die bij de aanleg van het vliegveld tijdens Operatie Sprinkhaan was neergestort in de rivier voor het indianendorp.
Het was een uur vliegen naar Paloemeu en ik keek mijn ogen uit tijdens de vlucht over het dichte oerwoud.

Brokopondostuwmeer met waterkrachtcentrale

De vlucht ging over het Brokopondostuwmeer, zo groot als de provincie Utrecht, en de krachtcentrale die onder meer elektriciteit leverde voor de bauxietmaatschappij Suralco.
Her en der staken nog restanten van oude bebossing en kleine dorpjes boven het wateroppervlak uit. In 1960 was begonnen met de aanleg en toen wij er overheen vlogen was het net genoeg gevuld om stroom te kunnen leveren.

Het dichte oerwoud werd doorsneden door talloze rivieren en kreken en ik begon steeds beter te beseffen wat voor een titanenklus het was om dit land te verkennen, in kaart te brengen en open te leggen. Onze marinecollega Eilerts de Haan had daar voor de Tweede Wereldoorlog een grote rol in gespeeld. Hij was tijdens een van zijn expedities in de binnenlanden aan de koortsen bezweken. Zijn graf lag daar nog steeds in het oerwoud.
Na een uur vliegen kwam de strip van Paloemeu in zicht. Het was een lange grasbaan met aan de rand een houten stationsgebouwtje waar wij werden opgewacht door het dorpshoofd, een creool, en een paar indiaanse vrouwen. Een van de vrouwen had een baby aan de borst en klampte in tranen een met ons meegekomen overheidsfunctionaris aan.

Vliegveldje van Paloemeu

Het duurde even voor ik begreep wat er aan de hand was maar toen voelde ik mij ook teruggeworpen in het stenen tijdperk.
De vrouw had een baby met een hazenlip bij zich. In de kleine indianengemeenschap waar veel inteelt heerste, was dit een reden om het kind niet te laten leven. De vrouw had van het stamhoofd opdracht gekregen om de baby in het oerwoud achter te laten en alleen terug te komen. Toen zij het vliegtuig hoorde was ze teruggekomen met haar baby en klampte de meest officieel uitziende man aan om hulp. Zij wilde het kind houden.
Ik herinner mij dat er werd gesproken over het meenemen van de vrouw en de baby naar Paramaribo om daar de hazenlip te laten opereren. Ze is echter niet met ons vliegtuig mee teruggegaan. Hoe het met moeder en kind is afgelopen ben ik niet te weten gekomen.
Dit incident maakte heel duidelijk hoe kwetsbaar de kleine groep Trio-indianen was. Zij leefden zoals al vele honderden jaren in het Zuid-Amerikaanse oerwoud in een 'struggle for life', aan de buitenrand van de beschaving. Iedereen moest bijdragen aan het overleven van de gemeenschap. Een handicap, dikwijls als gevolg van inteelt, was reden voor uitstoting. Het ging zelfs zover dat ouderen die zich niet meer zelf konden behelpen, het bos in gestuurd werden om daar te sterven. Bezoekers van andere indianenstammen werden met open armen ontvangen in de hoop dat zij kinderen verwekten.

Trio indianen

Het kleine dorp lag aan de oever van de sterk meanderende en snelstromende Paloemeu-rivier. De Trio's zijn in etnografische termen jagers-verzamelaars met zeer

beperkte landbouwactiviteit. Hun voedsel komt uit het omliggende bos. Ik keek mijn ogen uit hoe primitief ze leefden. Omdat er wel meer bezoekers kwamen, boden ze ons kunstig handwerk te koop aan. Ik kocht zelf een uit kleurige kralen aaneengeregen lendendoek en een boog met een paar pijlen van ze.
Sinds korte tijd was er in Paloemeu een Amerikaans zendinggenootschap actief. De gevoelens bij de Surinaamse overheid waren hierover verdeeld. Hun invloed op de gemeenschap was erg groot en ondanks de goede bedoelingen niet altijd positief. Zo werd bijvoorbeeld het werk van de medicijnman tegengewerkt, evenals met maken van de alcoholhoudende cassavedrank. Ook werd het samenleven met meer dan één vrouw als zondig bestempeld en dragen van broek en jurk aangemoedigd. Daartegenover stonden materiële gunsten en het eeuwige geluk in het hiernamaals.
Voordat we weer vertrokken maakte ik met een deel van het gezelschap nog een vaartocht over de Paloemeu waarbij we in een stroomversnelling nog langs het wrak van de verongelukte Cessna kwamen.

Het dorp aan de rivier

Vol met nog onverwerkte indrukken van deze ontmoeting tussen twee werelden stapte ik laat in de middag weer uit op het vliegveld Zanderij.
De volgende dag had ik de wacht en die hield ik tot het uitgestelde vertrek op maandagmiddag, waarna we met de passaat comfortabel in de rug weer naar de Corantijn vertrokken.

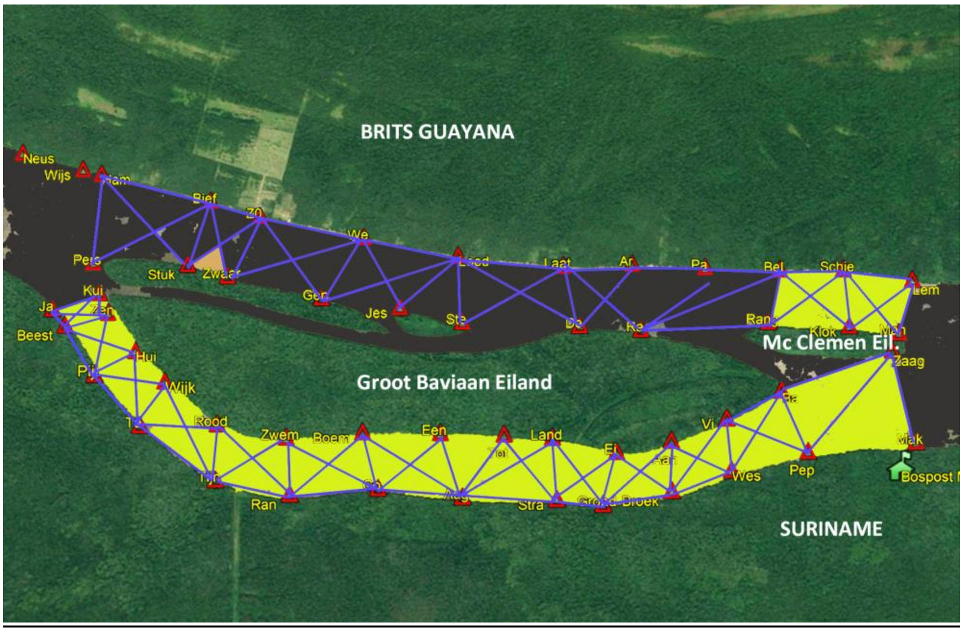
CORANTIJN

25 mei – 3 juni 1965

> **Uit chronologisch verslag in Hydrografisch rapport nr. 4/LMS/1965**
> ***Dinsdag 25 mei 1965***
>
> *08.00 leggen PPS. Ten anker Noordwest van Lt. Zeedijk*
> *09.30 Anker op. Sloep naar Nickerie voor post; LTZ Smit gedetacheerd a/b Coeroeni.*
> *Stomen op naar ankerplaats voorbij Mac Clemen bospost tussen Baviaan eilanden en Suriname-wal. 15.35 ten anker.*
> *16.10-17.35 korjaal naar bospost Mac Clemen t.b.v. meten controle azimut Klem-Jan: i.v.m. bewolking slechts 3 van de 4 series.*

Hydrografische activiteit

Nadat er ten behoeve van het lodingwerk van de Havendienst een zelfregistrerende peilschaal (PPS) in de monding van de Corantijn was gelegd, ging de Luymes ten anker bij Bavianeneiland om daar het oploden van de rivier voort te zetten.



Lodingwerk 25 mei – 3 juni

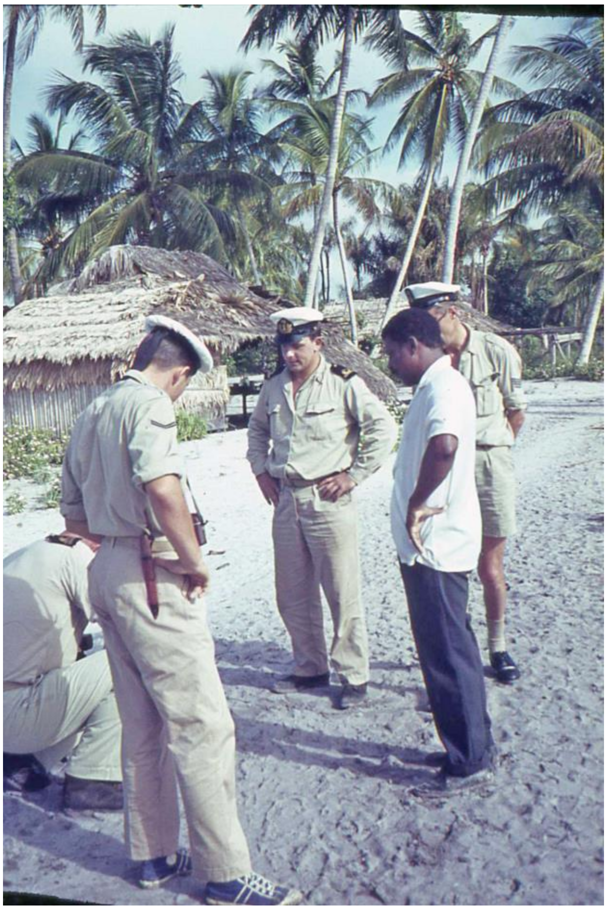
De triangulatie van de rivier vorderde naarmate we ons verder verwijderden van de monding. Waar mogelijk werd het driehoeksnet van onze eigen bakens vastgemeten aan bekende punten, zoals oude meetpilaartjes bij de bospost Mac Clemen.

Richtingen werden regelmatig gecontroleerd met astronomische peilingen met behulp van theodoliet om daarmee de nauwkeurigheid van de berekende richtingen in ons eigen driehoeksnet te verifiëren.
Er was na de bospost langs de rivier weinig meer te vinden van oude meetmerken. Aan de zuidzijde van ons opnamegebied bevond zich aan de Britse kant de kleine nederzetting Oreala, waar in 1959, het Internationaal Geofysisch Jaar, de eerste geografische plaatsbepaling met behulp van een satelliet was uitgevoerd. De resultaten daarvan waren vastgelegd met een aantal stenen pilaren. Deze boden weer een gelegenheid om ons eigen netwerk daarmee te vergelijken. Oom Harry hield strakke regie over het triangulatiewerk. Hij deed dat zonder enige concessie aan twijfel. Nadat de oostkant van de Baviaan Eilanden was opgelood ging de Luymes opnieuw voor anker nabij de Koekwi-kreek voor het bebakenen van de westkant van Baviaaneiland, die niet bevaarbaar was voor de Luymes. Op 3 juli werd het opnamegebied verlaten voor een bezoek aan Trinidad en Tobago.

Wederwaardigheden

Oreala

Op Hemelvaartsdag, 27 mei, ging ik met oom Harry mee naar Oreala om te gaan zoeken naar de stenen pilaartjes die daar in 1959 door de United States Air Force Geodetic Survey waren achtergelaten om het resultaat van hun satellietmetingen vast te leggen. Oreala was de eerste nederzetting aan de Corantijn na Springlands en Skeldon. Er woonden voornamelijk indianen. We beschikten over een redelijke situatieschets van de pilaartjes en het was zaak om ze weer terug te vinden om ze in onze triangulatie op te kunnen nemen. Ons bezoek trok natuurlijk de nodige aandacht en iedereen was zeer behulpzaam. Terwijl oom Harry druk was met het zoeken van de pilaartjes kreeg ik de ruimte om even in het kleine dorpje rond te lopen. Ik keerde terug naar de waterkant waar een aantal vrouwen druk in de weer was met het wassen van kleding. Het viel mij op dat sommige vrouwen een of meerdere vingers of tenen misten. Desgevraagd werd mij werd uitgelegd dat die waren afgebeten door piranha's die vooral in de droge tijd, als de rivier laag stond, heel agressief waren. Mijn gevoelens over zwemmen in de rivier werden daar drastisch door gewijzigd. Tot dan toe had ik mij daar geen zorgen over gemaakt.
Terugkerend naar oom Harry trof ik hem puffend en mopperend aan omdat hij lang niet alle markeringen had teruggevonden op de plaats waar ze thuishoorden. Een deel van de pilaartjes was uitgegraven en gebruikt als neuten onder hutten en daardoor was het moeilijk om de situatie te reconstrueren. Oom Harry kennende begreep ik dat hij toch voldoende zekerheid had verkregen over de plaats van het juiste pilaartje, anders had hij niet zo opgewekt staan te mopperen.
Het uitje naar Oreala had opgeleverd wat we wilden weten en het was een aardige invulling van Hemelvaartsdag 1965.



Oom Harry gebogen over een pilaartje.
De padjes van zijn krappe kakihemd zaten altijd achter op zijn machtige rug.

Rob de tandarts

Ik kreeg steeds meer pijn aan een kies in mijn onderkaak. Tijdens ons korte verblijf in Paramaribo dacht ik nog dat het zou overgaan en koos daarom voor de vliegtocht naar Paloemeu, in plaats van een bezoek aan de tandarts. Terug op de Corantijn werd de pijn zo erg dat zelfs ontsmetten met jenever geen verlichting meer bracht. We zaten ver op de rivier en er was geen tandarts binnen handbereik. Rob Haaxma vertelde me dat er heel weinig tandartsen in Suriname waren en dat in Nickerie hoogstwaarschijnlijk alleen maar een soort hulptandarts met een ambachtelijke Surinaamse opleiding te vinden was. Rob beweerde dat hij in zijn opleiding ook had leren tanden trekken en dat er een nooduitrusting voor aan boord was. Hij keek mij daarbij hoopvol aan. Ik ging helemaal door de knieën na het mislukken van de jenevertherapie. Samen gingen we op zoek naar de nooduitrusting. Het bleek een roestvrij stalen doos te zijn met allerlei gruwelijke tangen en beitels en ook een knots van een injectiespuit met bijbehorende losse glazen ampullen. Rob moest hevig nadenken over de werking van de spuit. Mij was het ook niet helemaal duidelijk en Rob besloot om een van de ampullen op te

offeren om het gebruik van de spuit te doorgronden. Hij brak het daarvoor bestemd topje af en legde de ampul in de spuit om hem leeg te kunnen drukken door de naald, die er uit zag als een volwassen spijker. Deze actie mislukte helemaal omdat hij de ampul verkeerd om in de spuit had gelegd.
Inmiddels kreeg ik hetzelfde gevoel als iemand die ontzettend naar de WC moet en er vervolgens achter komt dat die bezet is. Ik zei tegen Rob dat ik helemaal geen verdoving meer wilde omdat de pijn ondragelijk werd en dat hij de kies onmiddellijk moest trekken. Rob liet de spuit verder met rust en begon te rommelen met het assortiment tangen dat in de doos lag. Hij kon maar moeilijk een keus maken omdat er van allerlei verschillende tangen in de doos lagen. Uiteindelijk koos ik er zelf een uit die mij wel geschikt leek en Rob stemde daar opgelucht mee in onder het mom "OK, jouw keus".
Het kon me allemaal niets meer verdommen. Rob zette de tang op de kies en trok hem moeiteloos uit mijn kaak. De druk van het Abces onder de kies viel meteen weg en het gevoel van verlossing was overweldigend. Daar kon geen pijn tegenop. Rob was mateloos trots op zijn ingreep en ik was verlost van mijn malheur. Mijn kaak genas voorbeeldig.

Rijsttafel oom Ab

Tegenover onze ankerplaats bij Baviaaneiland stond op de Britse wal een hut met een soort moestuin er omheen. Oom Ab had daar aan de reling bij zijn kajuit al een paar keer peinzend naar zitten kijken.
Op een zaterdagmiddag besloot hij om een bezoek aan de hut te brengen om te kijken of daar wellicht bruikbare groenten te vinden waren ter verfraaiing van de zondagse rijsttafel. Hij verzocht de schipper om de vlet gereed te maken om hem naar de wal te brengen. Zijn plan ging als een lopend vuurtje door het schip en de bemanning stond belangstellend toe te kijken toen oom Ab zich in smetteloos kort wit met de vlet naar de wal liet brengen. Hij werd door twee matrozen netjes droog op de wal gezet, waarna hij de oever op liep naar de hut. Er was niemand te zien en na enkele malen geroepen te hebben liep hij de hut binnen en verdween uit zicht.
Slechts kort daarna zagen we aan de achterkant van de hut een vrouw in paniek naar de bosrand rennen, luidkeels gillend om hulp. Oom Ab kwam aan de achterkant ook naar buiten, in totale verbijstering de vrouw nakijkend.
Grote hilariteit aan boord totdat een donkere kerel uit het bos kwam rennen, zwaaiend met een kapmes. We zagen oom Ab twijfelen of hij de man moest aanspreken om uit teleggen dat hij niet voor zijn vrouw kwam maar voor zijn groentetuintje. Naarmate de afstand korter werd sloeg de twijfel bij hem toe en hij koos het hazenpad richting vlet. Hij liep echt voor zijn leven, luidkeels aangemoedigd door de toeschouwers aan boord. Toen het duidelijk werd dat hij het ging redden klonken er tot grote hilariteit ook aanmoedigingen aan de boer; "grijp hem, grijp hem"!

Oom Ab kwam helemaal ontdaan terug aan boord en verklaarde dat de vrouw niets begrepen had van zijn uitleg dat hij alleen maar ketimoen of sajoer wilde hebben. Toen hij vervolgens over tomato's begon vluchtte de vrouw de hut uit.
De zondagse rijsttafel smaakte weer als vanouds met een dikke laag katjangsaus over de meegekookte rijsttorren.

Uit chronologisch verslag in Hydrografisch rapport nr. 4/LMS/1965 ***Donderdag 3 juni 1965***
Nivelleren hps bospost Mac Clemen (controle) *Sloep naar Clarasluis voor postverzorging. Stationeren korjaal bij bospost Mac Clemen.* *08.15-10.20 anker op en na verstomen ten anker nabij steiger Springlands.* *Op de PV Coeroeni langszij voor overgeven laatste lodingresultaten.* 20.00 anker op, opstomen naar Tobago

TRINIDAD en TOBAGO

4 juni – 14 juni 1965

Journaal Hr.Ms. Luymes:
Zaterdag 5 juni 1965 - van Corantijn naar Tobago

DW	*07.30 voeren log in. 08.00 ankerrol op post, sluittoestand Y.* *08.15 komen ten anker in Scarborough Bay op een halve mijl zuidwest van de haven.* *08.30 strijken sloep 2 en debarkeren LTZAR Haaxma.* *08.40 aftrap ankerrol. MK SB-motor 15 minuten notice. Bepalen Reewacht.*

Tobago

Het bezoek aan Tobago had een formeel karakter omdat het de eerste keer na de onafhankelijkheid was dat een Nederlands marineschip Tobago bezocht. Er was in Paramaribo overleg geweest met ambassadeur Debrot over de invulling van het bezoek.

Het begon met een officiële ontvangst door de ambassadeur aan boord van de Luymes op de dag van aankomst. De volgende dag hield de High Commissioner van Tobago een tegenontvangst in het Crown Point Hotel op de westpunt van het eiland.

Doc Haaxma kreeg toestemming om een week naar Curaçao te gaan om daar zijn kennismaking te hernieuwen met de vriendin, die hij tijdens ons eerdere bezoek aan Curaçao had ontmoet.

Wederwaardigheden

De ontvangst van de ambassadeur

Alle gasten werden met een tender aangevoerd vanaf de wal en werden boven aan de statietrap begroet door oom Ab. De officieren begeleiden ze verder naar het feestelijk opgetuigde F-dek alwaar ze voorgesteld werden aan de ambassadeur en vervolgens een eerste drankje kregen aangeboden.

Er stond een beetje zeegang in de baai van Scarborough en het duurde niet lang voor de eerste gasten daar last van kregen en zich lichtgroen lieten terugbrengen naar de wal. Het gezelschap dunde snel uit maar met de overblijvende die-hards werd het nog een gezellige partij met een overvloed aan lekkere borrelhappen en drankjes. De ambassadeur was er niet erg gelukkig mee.

De tegenontvangst

De volgende dag hield de High Commissioner een tegenontvangst in het luxueuze Crown Point Hotel op de westpunt van Tobago. De High Commissioner was een reus van een creool die er zeer imposant uit zag.

Keurig in lang wit gestoken mengde ik mij in het gezelschap waarin ik vele gasten van de ontvangst aan boord herkende. Iedereen was in opperbeste stemming met de vaste grond onder de voeten. Na enige tijd nam de High Commissioner het woord om zijn gasten welkom te heten en te vertellen hoe bijzonder het bezoek van de Luymes was. Hij ontkwam er niet aan om te vermelden dat er reeds in de zeventiende eeuw eerste banden tussen Nederland en Tobago waren geweest.

De ambassadeur wist kennelijk van deze passage in de toespraak en had daarop geanticipeerd in zijn weerwoord. Dat was nog ongelukkiger dan de zeeziekte tijdens zijn receptie. Na de gebruikelijke vriendelijkheden kwam hij vol trots met een cadeau voor de High Commissioner op de proppen.

De Baron van Tobago

Het was een schilderij van de Vlissingse koopman Cornelis Lampsins die omstreeks 1654 het toen ontvolkte eiland koloniseerde met slaven voor de suikerrietteelt. Hij noemde het eiland Nieuw Walcheren. Toen de Fransen het eiland inlijfden mocht Lampsins blijven en hij werd zelfs door Lodewijk XIV in 1662 in de adelstand verheven als Baron van Tobago.

De High Commissioner kende zijn geschiedenis en was zichtbaar 'not amused' met het schilderij van deze slavenhaler. Hij liet dat ook blijken door vrij snel weer van zijn eigen

partij te vertrekken, met achterlating van zijn cadeau. Deze historische misser van de ambassadeur was niemand ontgaan en de ontvangst ging uit als een nachtkaars.
Harko en ik gingen op zoek naar nieuw vertier en vonden dat op het grote terras om het zwembad in het hotel. Daar was een groep Amerikaanse gasten Happy Hour aan het vieren, begeleid door de meeslepende klanken van een steelband. We werden met gejuich ontvangen in onze witte toetoep. Er werd massaal gedanst en we deden volop mee. De drank vloeide rijkelijk en de omgangsvormen steeds losser. Op een goed moment werd Harko aangeklampt door een onvaste schone met de boodschap “I wanne dance with you”, waarop Harko in keurig Oxford Engels antwoordde “I am so sorry, but you are too tipsy”. Met een kreet van afgrijzen sprong ze daarop in het zwembad. Dit bracht meer gasten op hetzelfde idee en de toetoep begon te misstaan in de algehele feestvreugde. We namen een taxi naar de haven, het was een opwindende dag geweest.

Rumpunch party

De volgende dag zou de Luymes laat in de middag naar Trinidad gaan. Taris Hans en Jacques van den Bosch hadden op de partij van de vorige avond een uitnodiging van een van de gasten voor een rumpunch party aangenomen. De party bleek een soort replica van het feest rondom het zwembad. Hans had na korte tijd echter genoeg gekregen van de gebruikelijke zoetige cocktails en was zelfstandig op zoek gegaan naar bier. Dat bleek er ook genoeg te zijn. Hij kreeg veel meeliggers en regelde verder zelf de distributie van het bier. Jacques met zijn grote lijf en blonde kop, was zeer in trek bij de dames en werd op de dansvloer door twee lokale schonen in de sandwich genomen. Hij liet het zich met tegenzin welgevallen; net als oom Ab was hij niet erg gevoelig voor vrouwelijk schoon. Hij was echter altijd wel in voor iets geks. De beide heren kwamen in een zeer baldadige stemming net op tijd weer aan boord.

Trinidad

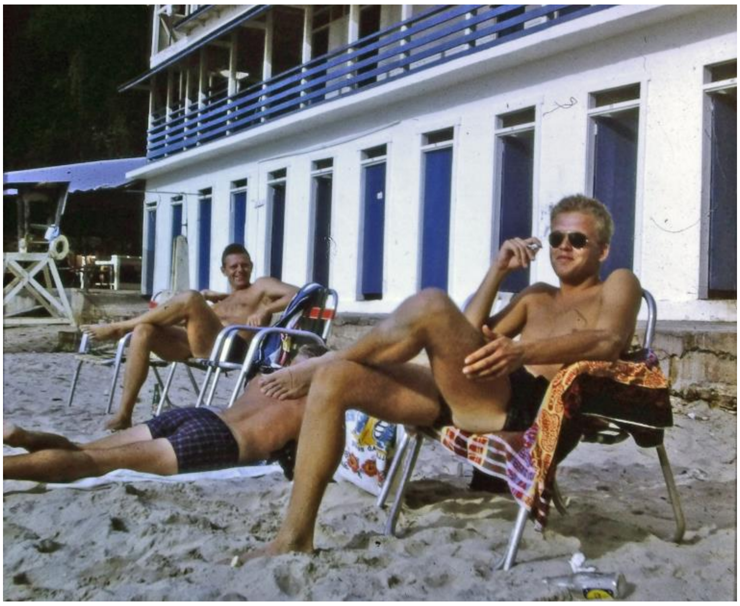
Op de PV van 7 juni lichte de Luymes het anker en vertrok naar de Amerikaanse marinebasis Chaguaramas in Trinidad. De bemanning kreeg daar een week Ambondienst om te ontspannen voor we weer teruggingen naar Suriname. Tijdens de oversteek van Tobago naar Trinidad werd een nachtelijke ontmoetingsoefening met twee coastguard cutters gehouden. De Luymes had zich met andere vaarlichten vermomd als onschuldige koopvaarder en werd niet ontdekt.
In de ochtend werd samen nog geoefend in formatievaren en na het binnenvaren van de nauwe boca’s tussen de eilanden voor de kust voer de Luymes alleen door naar Chaguaramas.

Boca's Trinidad

Van 10 tot 12 juni maakte de Chef, schout-bij-nacht Langeraar, op doorreis naar Paramaribo een tussenstop in Port of Spain waar ook HMS Vidal voor een kort bezoek lag afgemeerd. Hij werd door beide commandanten omstandig bijgepraat over de voortgang van de opnemingswerkzaamheden in Suriname.

Wederwaardigheden

Chaguaramas



Chaguaramas Beach met Ad van de Sande en Dick Smit

De kleine Amerikaanse marinebasis was na onafhankelijkheid van Trinidad en Tobago in 1963 nog steeds in gebruik. In 1940 was het gebied in leen gegeven aan de Verenigde Staten voor de vestiging van een groot marine steunpunt. De basis lag 5 mijl west van de hoofdstad Port of Spain en had nog steeds uitstekende faciliteiten waaronder een luxueuze officiersclub en een prachtig strand.

De schietwedstrijd

Onze vriendelijke oefening met de gewapende macht van Trinidad en Tobago kreeg nog een vervolg. We werden via de Nederlandse consul uitgenodigd voor een schietwedstrijd tegen de politie van Port of Spain met daarbij zijn dringende verzoek om niet te winnen. De consul had er geen weet van hoe onschuldig wij hydrografen met wapens waren. Om niet helemaal af te gaan namen wij de korporaal konstabel van het schip mee. De korporaal was de enige goede schutter aan boord en hij werd geïnstrueerd om zijn inspanningen af te stemmen op de resultaten van zijn medeschutters.

Op de voorgrond de konstabel die het goed begrepen had

Voor het eerst van mijn leven mocht ik schieten met een echte revolver, net als John Wayne.

De politie revancheerde zich met miniem verschil, dankzij het inlevingsvermogen van onze konstabel, voor de nederlaag die de Coast Guard had geleden tijdens de nachtelijke ontmoetingsoefening.

De overwinning werd door de politiemannen met grote blijdschap en veel bier samen met ons gevierd.

De wal op in Port of Spain

Ik ontmoette een aardige Amerikaanse marineofficier met een sterk zuidelijk accent, die als jurist bij de afhandeling van Amerikaanse belangen was betrokken. Harko en ik gingen met hem mee naar Port of Spain om daar kennis te nemen met het lokale nachtleven. We raakten verzeild in een zeer gezellige bar midden in de stad. We kregen ruime aandacht van de lokale schonen en tot mijn verbijstering duwde mijn Amerikaanse collega een van hen met een ruw gebaar van zich af met de woorden “fuck off black bitch”. Ik was me er totaal niet van bewust dat er in Amerika nog een strenge rassenscheiding heerste en deze Amerikaan uit Georgia zijn ruwe taalgebruik heel normaal vond. Hij had niet in de gaten dat wij dat heel shockerend vonden en begon opgewekt een grap te vertellen over een echtpaar dat een dorp binnenreed in Georgia en daar midden op de weg een neger zagen liggen die totaal doorzeefd was met kogels. Onthutst reden ze door naar de lokale sheriff om dit te melden. De sheriff reed met ze terug naar de plaats van de misdaad. Hij stapte uit zijn auto met zijn duimen in zijn riem en bekeek het slachtoffer. Het commentaar van de sheriff was: “well, well, this is the worst case of suicide I have ever seen”.
Mijn kijk op de Amerikaanse samenleving werd door dit alles in een klap veranderd.

In dezelfde kroeg maakten Harko en ik kennis met een zeer goed ogende Engelse jongedame die begreep dat we het voor gezien hielden. Zij nodigde ons uit om haar thuis te brengen waar zij woonde met haar vader. Vooral omdat ze zo aantrekkelijk was, hadden wij daar geen probleem mee.
Met een taxi gingen we naar haar huis, dat een indrukwekkend mansion bleek te zijn. Haar vader was thuis en in tegenstelling wat wij verwachtten werden we buitengewoon vriendelijk ontvangen.
Er liep een butler rond die ons rijkelijk bediende met heerlijke whisky van het mij onbekende merk Teachers. De vader was verguld met ons gezelschap omdat hij doodsbenauwd was dat zijn dochter aan een van de lokale bodybuilders zou blijven hangen. Blijkbaar vond hij een keurige Nederlandse marineofficier een beter perspectief. Hoewel enigszins gegeneerd door zijn aanmoedigingen vermaakten we ons kostelijk met het vertellen en aanhoren van sterke verhalen. De whisky vloeide rijkelijk en pas vroeg in de morgen kwamen we ertoe om aan te geven dat we weer terug aan boord wilden. De butler reed ons in een chique auto weer terug naar Chaguaramas. Van de rit wist ik de volgende morgen niet veel meer, maar door het ontbreken van een forse kater is Teachers daarna mijn favoriete whisky geworden.

Expats

Het bezoek van de Luymes had de pers gehaald, met als gevolg dat in Trinidad verblijvende Nederlanders regelmatig een kijkje kwamen nemen op de steiger. Er bleek een kleine Nederlandse kolonie te verblijven nabij het Pitch Lake aan de zuidwestkant van het eiland. Zij waren werkzaam voor Shell die olie won uit het groot pekmeer dat daar op natuurlijke wijze was ontstaan.

Voor hen hielden wij altijd open huis aan boord. Het was dikwijls heel gezellig en ook hartverwarmend om te zien hoeveel genoegen ze beleefden aan dit kleine stukje vaderland. Steevast kwam de vraag naar typisch Nederlandse producten die ze niet op Trinidad konden krijgen. De bottelier maakte zich onsterfelijk door ruimhartig chocoladehagelslag en gekleurde muisjes uit te delen. De dankbaarheid bracht soms tranen in de ogen van de bezoekers.

Wederom een gedenkwaardig vertrek

Oom Ab had voor ons vertrek uit Nederland een nieuw appartement in Den Haag betrokken en hij liet geen kans onbenut om op de wal te zoeken naar mooie spullen. In Port of Spain had hij een mooi chinees kamerscherm ontdekt in een Hindoestaanse toko. Hij was daarover in onderhandeling gegaan, echter zonder tot overeenstemming te komen. Omdat hij het scherm zo mooi vond bleef het bij hem knagen en toen de dag van vertrek aanbrak liet hij zich nogmaals naar de toko in Port of Spain rijden.

Ons vertrek stond gepland op 11.00 uur en we waren er helemaal gereed voor. De machinekamer was stoomklaar, de trossen waren ontbocht en de port captain, een Amerikaanse kapitein ter zee, stond strak in het pak klaar om ons uit te wuiven. Oom Ab was nog niet terug aan boord en dat was de captain niet ontgaan. Na een kwartier wachten hield hij het voor gezien en vertrok, ons hevig gegeneerd achterlatend. Om vijf voor half twaalf kwam Oom Ab terug aan boord zonder kamerscherm en vertrokken wij van de Amerikaanse basis weer terug naar de Corantijn. We hadden hiermee geen punten gescoord bij onze Amerikaanse collega's.

Journaal Hr.Ms. Luymes:
Maandag 14 juni 1965 - van Trinidad naar Corantijn

VM *11.00 MK stoomklaar. Ontbochten. sluittoestand Y.*
08.28 Ontmeren, zetten koers naar Boca de Minor.

PARAMARIBO

16 juni – 22 juni 1965

> **Uit chronologisch verslag in Hydrografisch rapport nr. 5/LMS/1965**
> ***Woensdag 16 - dinsdag 22 juni 1965***
>
> *Te Paramaribo; nemen deel aan besprekingen door CHYD met autoriteiten te Paramaribo n.a.v. de toekomstige decca-opname op het continentale plateau voor de Surinaamse kust. Bestreken opname-werkzaamheden Corantijnmond met de Havendienst. Bevoorraden schip.*
> *Verrichten op 21 juni tellurometermetingen ten behoeve van de Waterloopkundige Afdeling/Nedeco over de afstanden tussen Steiger Havendienst, lichtopstand J3, betonnen kanonfundatie Fort Nw. Amsterdam, steiger Leonsberg en tussen Nw. Amsterdam en lichtopstand R3.*

Van de korte week die we in Paramaribo doorbrachten herinner ik mij niet zoveel. Wel was het een drukke tijd voor oom Ab en oom Harry die hun handen vol hadden aan de Chef. Langeraar had een tomeloze energie, was buitengewoon intelligent en had veel overredingskracht. Het verhaal ging dat hij heel weinig slaap nodig had en geen enkele uitdaging uit de weg ging. De aanwezigheid van een schout-bij-nacht gaf de Luymes extra aanzien bij de TRIS en de lokale autoriteiten.
De Chef was er niet alleen om zich op de hoogte stellen van de voortgang van ons werk maar ook om voorbereidende besprekingen te voeren over de systematische opname van de rest van de Surinaamse kust en het bij Suriname horende continentale plateau. Dit werk zou na onze terugkomst in Nederland afwisselend worden uitgevoerd door Snellius en Luymes. Een deel van de bemanningen zou daarvoor enkele jaren in Suriname blijven en in Paramaribo van schip wisselen.
Er was dus heel veel te bespreken maar daar hadden de jonkies geen deel aan. Wij gingen ontspannen de wal op en keken vooruit naar de laatste torn op de Corantijn waarin onze klus zou moeten worden afgemaakt.

Op 22 juni gingen we weer op weg naar de Corantijn na eerst een hoeveelheid verouderde munitie van de TRIS gedumpt te hebben op de daarvoor bestemde dumping site \voor de kust.

CORANTIJN

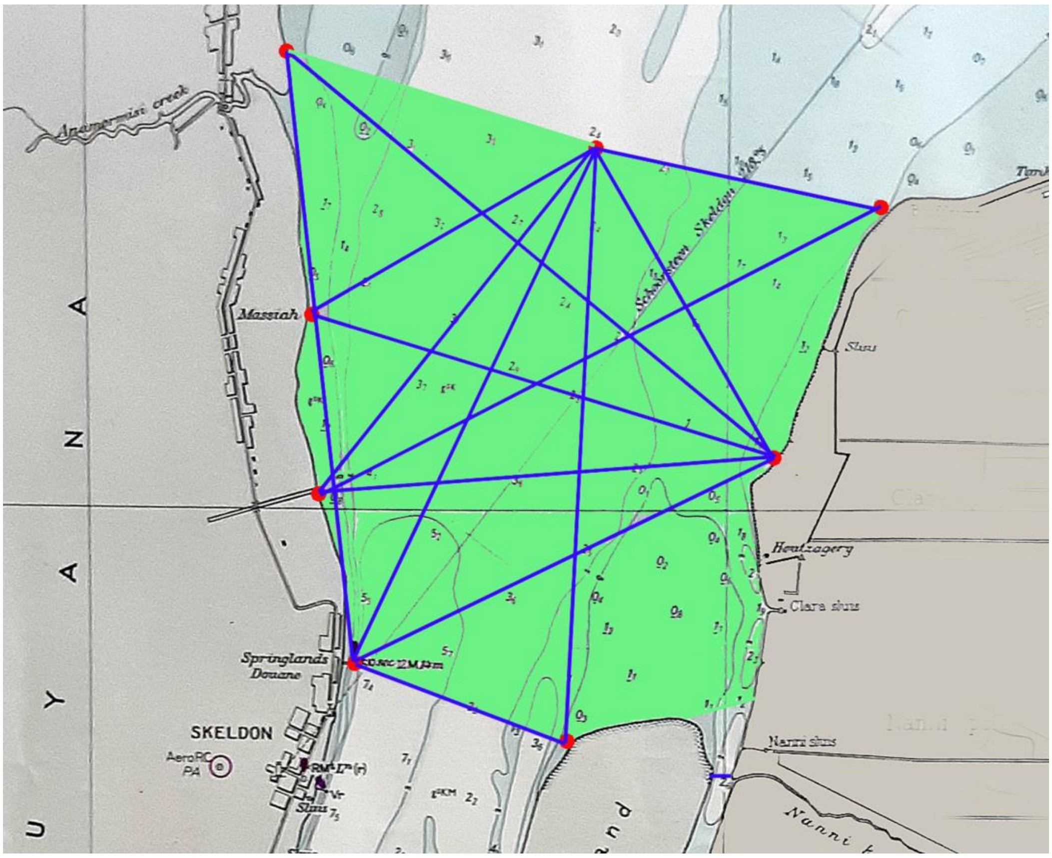
23 juni – 22 juli 1965

Uit chronologisch verslag in Hydrografisch rapport nr. 5/LMS/1965
Woensdag 23 juni 1965

01.50 Ten anker nabij steiger Springlands.
08.15 -16.30 Sloep met rubberboot naar Clarasluis t.b.v. postverzorging. Herplaatsen baak Zand en TO, plaatsen en meten baak Vlieg in.

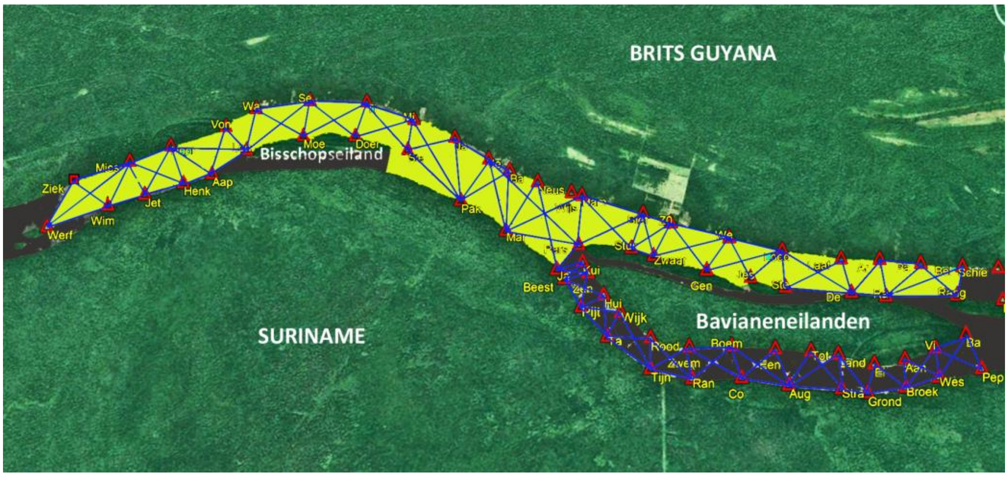
Hydrografische activiteit

In de komende vier weken zou de hydrografische opdracht in Suriname moeten worden voltooid.
Tot 8 juli bleef de Luymes bezig in de Corantijnmond en in Nickerie. Allereerst werd het gebied opgelood tussen de zuidgrens van het opnamewerk in de monding van de Havendienst en de noordgrens van ons eigen werk op de Corantijn.



Lodingwerk Corantijnmond 24 juni – 7 juli

Wegens diefstal moesten enkele oude bakens opnieuw worden geplaatst en ingemeten.
Uit ons werk bleek dat er een slechte aansluiting was tussen beide opnames, grotendeels te verklaren door de onaangekondigde verplaatsing door de Havendienst van een belangrijk lodingbaken nabij Blufpunt.
Van 1 tot 5 juli lag de Luymes afgemeerd in Nickerie. Het was voor het laatst en alles wat nog gecontroleerd, gefotografeerd of opgemeten moest worden, gebeurde in die tijd. Ook het afscheid nemen van de kleine gemeenschap waarmee wij zolang hadden verkeerd.
Op 5 juli gooiden we voor het laatst de trossen los van de Gouvernementssteiger, met een laatste groet op de scheepshoorn en zwaaiend naar Jozef de medicijnman met zijn twee hondjes.
Nog drie dagen hadden we nodig om al het werk in de monding af te maken en op 8 juli ging het anker te water nabij bospost Mac Clemen voor het afronden van onze werkzaamheden op het zuidelijk deel van de rivier.
Allereerst werd het lange vaarwater tussen de Bavianen eilanden en de Britse kust opgelood.
Op 14 juli ankerde de Luymes aan de zuidkant van de Bavianen Eilanden voor het oploden van het laatste riviervak. Weer werden nieuwe bakens en hulppeilschalen geplaatst en ingemeten, het was een routinezaak voor alle betrokkenen. Geen situatie hadden we niet eerder meegemaakt.



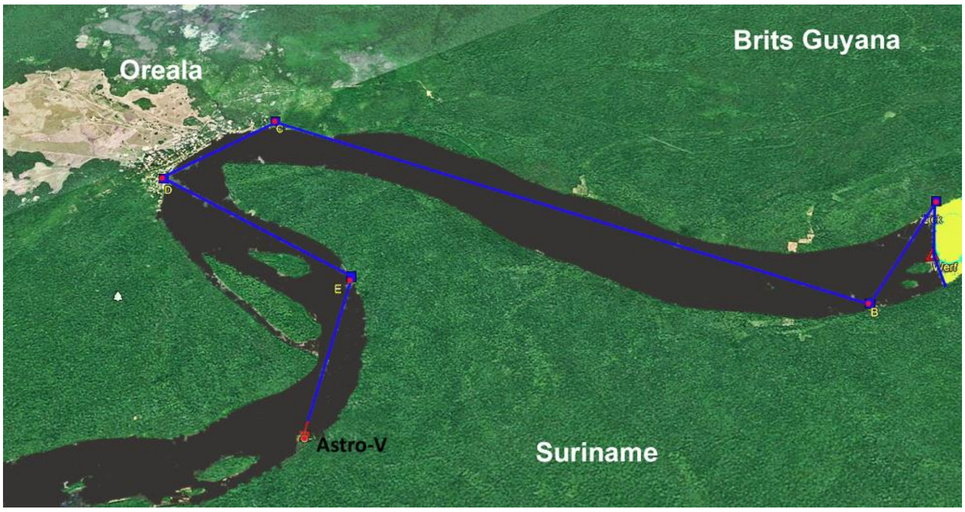
Het laatste lodingwerk 8 juli – 21 juli

Op 21 juli was het einde loden op de Corantijn. Ad van de Sande had de eer om de laatste snellius op de echoloodrol te markeren. Hij had zijn lodingsloep fraai opgetuigd met een piratenvlag en een grote banier voorzien van de tekst:

MOEDER'S ANGST / SUR. LAATSTE HOOP / CIRCUS A.v.GRONDELLE

Einde loden

Het werk was echter nog niet klaar omdat de zuidzijde van ons lodinggebied nog moest worden vastgemeten aan het referentiepunt Astro-V van het Surinaamse geografische net.



De polygoon naar Astro-V (punt 32 Aerocarto)

Uit het verschil tussen de coördinaten die wij uit de eigen triangulatie berekenden en die van het Surinaamse net kon de nauwkeurigheid van ons meetwerk worden afgeleid en kon dit achteraf alsnog worden vereffend op het bureau in Nederland.
Het vastmeten gebeurde door middel van een polygoonmeting met theodoliet en tellurometer van de pilaar in meetpunt B, via C, D en E naar Astro-V. Omdat we Astro-V niet meer konden terugvinden werd gebruik gemaakt van het zeer nabijgelegen punt 32

van het Centraal Bureau Luchtkartering (CBL) van Suriname, waarvan de coördinaten ook nauwkeurig bekend waren. Uiteindelijk kon op basis daarvan worden vastgesteld dat er een verschil was van 1,8 meter in breedte en 0,5 meter in lengte tussen meetpunt B in onze eigen triangulatie en berekend vanuit punt 32 in het Surinaamse geografische net op basis van de polygoonmeting.

Wederwaardigheden

Zoektocht Astro-V

Het vinden van het Astro punt in Oreala was betrekkelijk eenvoudig geweest omdat het bij een dorp lag en meerdere mensen ervan wisten. De weinige vaste merken aan de Surinaamse oever, zoals waterpasmerken en oude meetpilaartjes, lagen meestal overwoekerd in onbewoond gebied en waren niet makkelijk te terug vinden. Astro-V, het eindpunt van onze triangulatie, was ook niet te vinden. Oom Harry trof in de buurt van de opgegeven positie van Astro-V een stokoude neut aan die in 1963 vermoedelijk was hergebruikt als meetmerk 32 in een luchtkarteringsprojectproject. Toen dit punt werd vastgemeten aan ons triangulatienetwerk bleek het onmogelijk Astro-V te kunnen zijn. Astro-V had ongeveer 200 meter zuidelijker moeten liggen. Na uitgebreid overleg met dhr. Wekker van het CBL in Paramaribo werd ons vermoeden bevestigd.
Harko werd er op uitgestuurd om alsnog naar Astro-V te gaan zoeken. Hij kreeg assistentie van een creool en een indiaan uit een dorpje in de omgeving en ging aan het werk. De ondergroei was potdicht en er moest hevig gekapt worden om enige vooruitgang te boeken. Na een tijdje kreeg hij erg veel pijn aan een vinger die ook heel stijf werd. Nadere inspectie wees uit dat er twee kleine bloedplekjes naast elkaar op de vinger zaten. Het angstzweet brak hem uit omdat alles wees op een slangenbeet. De gidsen vonden dat heel aannemelijk, er zat zoveel ongedierte in de ondergroei. Harko werd toen echt bang en schoot het hele magazijn van zijn Winchester jachtgeweer leeg om de aandacht van het schip te trekken. De sloep kwam er gelukkig meteen aan en doc Haaxma was meegekomen. Hij kon echter niets zeggen over de aard van de verwonding voordat hij de wondjes had opengesneden. Hij behandelde Harko ter plekke. Eerst werd de vinger verdoofd. Eerst met één spuitje en veel te snel een tweede toen Harko zei dat het niet werkte. De arm was na een kwartier verdoofd tot aan de schouder en toen het mes erin ging bleek het te gaan om twee scherpe zwarte doorntjes. Gelukkig geen slangenbeet. Astro-V werd niet meer gevonden maar het meetmerk 32 was ook geschikt om de aansluitfout van onze triangulatie te bepalen.

De indiaanse vrouw

Op 29 juni verloofde Prinses Beatrix zich met Claus van Amsberg. Deze feestdag werd gevierd met zondagse dienst terwijl de Luymes voor anker lag bij Springlands. Oom Ab had de bemanningsleden met familie in Nickerie toestemming gegeven om alvast naar Nickerie te gaan via de Clarasluis. Op 1 juli zou de Luymes zelf in Nickerie afmeren.

Op de terugweg naar het schip zag de sloepbemanning in de Corantijnmond een korjaal stuurloos naar zee drijven. Er werd druk naar de sloep gezwaaid en die kwam snel poolshoogte nemen.
Er zaten twee creolen en een jonge indiaanse vrouw in de korjaal. Ze hadden motorpech en vroegen om hulp. Het was niet helemaal duidelijk waar ze naar op weg waren, maar de indiaanse maakte een angstige indruk. De sloep nam de korjaal op sleeptouw naar het schip om de motor weer aan de praat te laten brengen. Het bleef onduidelijk wat er met de indiaanse aan de hand was en oom Ab besloot dat de vrouw aan boord mocht blijven als ze dat wilde. Toen de machinisten de buitenboordmotor weer aan het lopen hadden gekregen wilde de vrouw niet meer met de korjaal mee en de twee creolen vertrokken zonder protest en met duidelijke haast.
De vrouw werd ondergebracht in de reserve hut met ankerkluis, voorin de gang officieren. De aanwezigheid van deze niet onaantrekkelijke indiaanse veroorzaakte enige opwinding. Luhulima had het opeens druk in zijn hut ernaast. Er hing ook een ongebruikelijke geur van klapperolie en reukwater in ons gangetje.
De volgende dag verstoomden we 's avonds naar de aanloop van de Nickerierivier om op 1 juli in de vroege ochtend met de vloedstroom binnen te lopen. De dokter had zich over de vrouw ontfermd en moest haar een paar keer kalmeren vanwege het helse lawaai van de ankerketting die door de kluis in de reserve hut liep. Wij benijdden hem om dit voorrecht.
Na binnenlopen werd de vrouw overgedragen aan commissaris Lobman die het sterke vermoeden had dat er sprake was van een poging tot mensensmokkel en dat wij de vrouw van een akelig lot hadden gered.

Afschaffing Slavernij

Wij vielen met onze neus in de boter op 1 juli. Het was 'de dag der vrijheden', waarop in Suriname 102 jaar afschaffing van de slavernij werd herdacht (1863 door Willem III). Dat ging gepaard met veel muziek, optochten en toespraken. De prachtig uitgedoste Kota-missies trokken veel aandacht en het was wonderlijk om te zien hoe uitgelaten er meer dan een eeuw later werd feestgevierd.

Optocht in Nickerie

Afscheid Nickerie en Wageningen

We namen op vrijdagavond in de Bikiniclub afscheid van onze vrienden in Nickerie en boden daarbij een wapenschildje van de Luymes aan. Ik kreeg de indruk dat ze het jammer vonden dat we weer naar huis gingen. Ze moesten het weer doen met de maandelijkse bezoeken van de KNSM-schepen en daar zat niet zoveel jong volk aan boord.

Afscheid na de logeerpartij in Wageningen

Op zondag ontvingen we een aantal bevriende echtparen uit Nickerie voor een lunch op het F-dek. Op de achtermiddag vertrokken oom Ab en de bijna voltallige longroom, waaronder ik zelf, naar Wageningen waar we voor een afscheidsfeest waren uitgenodigd.
Het was buitengewoon gezellig en ze waren zichtbaar bedroefd dat we voor de laatste keer in Wageningen waren. Na een korte nachtrust bij gastgezinnen vertrokken we vroeg in de ochtend weer naar Nickerie, waar de Luymes op ons lag te wachten om weer te vertrekken naar de Corantijn.
Het einde van ons Surinaamse avontuur was in zicht en met gemengde gevoelens zagen we Nickerie achter ons verdwijnen terwijl we terugkeerden naar de vertrouwde ankerplaats bij Springlands.

Biertjes voor Lichtveld

Er werd hard gewerkt en de dagen waren lang. Op een aantal punten in onze triangulatie werden stenen pilaartjes ingegraven met daarop een koperen plaatje met inscriptie om bij een nieuwe opneming weer van dienst te kunnen zijn. Tijdens het werk aan een van de pilaartje dook Lichtveld, de prospector van Bruinzeel, met een paar indianen op uit het bos. Hij was zichtbaar blij om weer eens te kunnen praten met landgenoten. Voordat ik hem kon vertellen van het mislukte koken in zijn oude kampje, vertelde Lichtveld dat zijn indianen daar niet meer wilden komen omdat er een apenkop op een bamboe was neergezet en dat was een kwaad teken. Ik hield mijn mond wijselijk verder dicht over deze misdaad van Harko en mij. Lichtveld vertelde dat hij nog een paar dagen bleef om te wachten op materieel om de bomen uit het bos te halen. De volgende dag zou ik terugkomen om de pilaar af te maken en daarom vroeg ik hem of ik hem nog ergens blij mee kon maken. Hij zei zonder nadenken meteen; “een heerlijk koud biertje”. De volgende dag kwam ik terug met een goed ingepakte doos met vierentwintig ijskoude flesjes bier. Toen ik ze aan hem gaf, biggelden de tranen over zijn wangen en daarmee verdween mijn wroeging over de apenkop.

De plunje van oom Ab

22 Juli op de voormiddag eindigde ons werk op de Corantijn. Om half twaalf lichte de Luymes het anker om naar Paramaribo te vertrekken. Met enige weemoed zag ik het vertrouwde opnameterrein aan mij voorbijtrekken. De dichtbegroeide oevers, de eilanden, de kreekjes en de wilde beesten waar we weinig van gezien hadden.
Oom Ab wist al dat hij niet meer zou gaan varen als hydrograaf. Hij was niet vergeten hoeveel paniek hij had gezaaid bij zijn zoektocht naar extra ingrediënten voor de zondagse rijsttafel. Ter hoogte van bospost Mac Clemen liet oom Ab het schip gaande houden. Als gebaar van verzoening liet hij zijn kakiplunje met de vlet naar de Hindoestaanse boer brengen, die hem enkele weken geleden met een kapmes achterna

had gezeten. De boer was totaal verbijsterd maar nam het cadeau graag aan nadat hem was uitgelegd dat oom Ab geen kwade bedoelingen had gehad.
Met een goed gevoel vervolgde we onze weg over de rivier. Dit goede gevoel duurde niet lang meer toen de dieselgenerator uitviel en als gevolg daarvan ook de stuurmachine en het gyrokompas. We moesten ankeren bij Springlands om alle euvels te verhelpen en pas omstreeks middernacht kon de reis naar Paramaribo worden hervat.

Uit chronologisch verslag in Hydrografisch rapport nr. 5/LMS/1965
donderdag 22 juli 1965

11.30-15.25 Verstomen naar ankerplaats nabij Springlands.
Brengen afscheidsbezoek aan asst.distr.comm. 21.00 anker op, stomen richting boei nr.1 reede Nickerie
21.40 Keren terug i.v.m. uitvallen dieselgenerator a.g.w. stuurmachine gyrokompas en verlichting magnetisch kompas ook uitvallen.
21.55-23.15 ten anker nabij Springlands, waarna ten tweede male naar buiten. Opstomen naar Paramaribo.

PARAMARIBO

23 juli – 2 augustus 1965

Afscheid

Op 23 juli om 12.00 uur meerden we af aan de steiger van Beekhuizen om daar de dieselolietanks op te toppen voor de reis terug over de Atlantische Oceaan. In de middag werden nog tellurometer metingen verricht ten behoeve van de Waterloopkundige Afdeling van OW&V. Oom Ab bracht een bezoek aan COTRIS om te melden dat we onze werkzaamheden in West Suriname hadden beëindigd.
De volgende morgen verhaalde het schip naar de vertrouwde OGEM-steiger en werd Ambondienst bepaald. De rest van de dagen werd besteed aan afscheid nemen. Lunches en diners over en weer met autoriteiten en vrienden en bekenden. 28 Juli ontving gouverneur De Vries de commandant en officieren ten paleize voor een afscheidsdrankje. Op 31 juli kregen wij een afscheidslunch aangeboden op de officierssociëteit VOS waarbij wij een blijvende herinnering in de vorm van een stenen pilaartje onthulden met het opschrift Hydro Luymes 1965 nr. 10. 1 Augustus werd met een spetterend feest in de VOS definitief afscheid genomen van alle vrienden die wij in het afgelopen jaar hadden gemaakt.

Erwin

Een vreselijk incident ontsierde ons afscheid. De bemanning was met de pet rondgegaan voor een afscheidscadeau voor Erwin, de hulp van de tokobaas en de wasbaas. Wij konden hem niet meenemen naar Nederland maar wilden hem wel gul belonen voor zijn kameraadschap. De mannen hadden een afscheidsfeest georganiseerd in hun stamkroeg in Paramaribo; Eén van de matrozen was zo teut dat hij niet meer terug aan boord wilde. In dit soort situaties was Erwin altijd degene die problemen probeerde te voorkomen, maar in dit geval lukte het hem niet. De dronken Jan beet hem toe dat hij moest opdonderen. Erwin pakte toen de muts van de dronkaard en zei dat hij die naar het schip zou meenemen. Zonder muts zou hij op rapport worden gezet en de botte kerel beet Erwin toe; "geef hier die muts, stomme neger". Erwin gooide de muts op de grond en verdween meteen zonder iets te zeggen. De maten hebben Erwin niet meer terug kunnen vinden. Iedereen was helemaal van slag dat het niet meer goed gemaakt kon worden voor het schip naar Nederland vertrok.

Vertrek

Maandagmorgen 2 augustus waren alle vrienden en bekenden welkom aan boord voor een laatste omhelzing en om uit te zwaaien. De muziekkapel van de TRIS speelde vrolijke deuntjes op de steiger. COTRIS en de garnizoenscommandant brachten nog een afscheidsbezoek aan boord.

Nel ’t Hoen en Ellis De Vries Hoogerwerff gaan van boord

Ik had de wacht bij vertrek. Om 10.30 uur gingen de trossen los en de Luymes voer statig de Surinamerivier af met de bemanning in kort wit aangetreden langs de reling.

Naar huis!

Ter hoogte van de Marine steiger, voor het paleis en Fort Zeelandia stond een erewacht met ook hier de muziekkapel aangetreden. Wij maakten front en joelden voor onze vrienden van de TRIS.

Joelen voor de TRIS

Journaal Hr.Ms. Luymes:	***Maandag 2 augustus 1965***
	van Paramaribo naar La Curunha
VM	*10.35 Ontmeren. Stomen met variërende koersen en vaarten de Surinamerivier af. MK 300/300 HD. Houden bestek bij op zicht van boeien en lichtopstanden.* *10.50 Brengen eerbewijs voor het Nederlandse en Surinaamse volkslied en de commandant Troepenmacht in Suriname Kolonel W.P. Boersma. Driewerf hoezee door Hr.Ms. Luymes.* *11.00 Aftrap meerrol. Zeewacht.*

THUISREIS 2 augustus – 20 augustus 1965

De Luymes zou na terugkomst in Nederland tijdelijk uit dienst worden gesteld voor het ondergaan van onderhoud. Voor iedereen wachtte na het gebruikelijke ontschepingsverlof een nieuwe plaatsing. De thuisreis was dus niet alleen het afscheid van Suriname maar ook van het schip. Dat gaf toch een andere sfeer dan op de heenreis toen we allemaal in gespannen verwachting waren over het avontuur dat ons in de tropen wachtte.
Oom Ab had besloten om de regendaken te laten staan, maar na een week moesten de daken toch worden afgetuigd omdat er delen boven de bak losraakten bij een stevige wind op de kop.
Bootsman Bansia kreeg tijdens een Alle Hens van oom Ab de zilveren medaille voor 25 jaar trouwe dienst uitgereikt en Hans Dickmann zorgde ervoor dat de bijbehorende gratificatie direct werd uitgekeerd.
De dagen regen zich aaneen met sterbestekken en zonswaarnemingen die ons tergend langzaam vertelden hoe ver het nog was naar huis. Er was veel administratief werk om de voorraden te inventariseren (detail ophalen) die van boord moesten bij de uitdienststelling van het schip.
Ik was verknocht geraakt aan het hydrografische werk en had al aangegeven dat ik liefhebber was voor een verdere specialisatie in het vak. Daarvoor zou ik eerst tot het einde van het jaar teruggaan naar het Instituut in Den Helder voor een cursus voortgezette wiskundige vorming. Vervolgens zou ik in 1966 bij de TH Delft colleges gaan volgen aan de afdeling Geodesie.
Iedereen had zo zijn eigen wereldje waarin werd gedroomd over de thuiskomst en de terugkeer naar het normale leven.
De stop in La Coruña was niet alleen nuttig om olie te laden maar ook om weer te acclimatiseren in het vergeten Europa. De dag voor binnenkomst besloot ik om afscheid te nemen van mijn tropenspreitje en weer onder laken en deken te gaan slapen. Het voelde verrukkelijk aan.
Vroeg in de zaterdag voeren we langs de imposante vuurtoren bij de haveningang en meerden we midden in de stad af.

La Coruña

Zoals gebruikelijk bracht de consul bij binnenkomst een bezoek aan boord en bracht oom Ab in de middag een tegenbezoek op het consulaat. Gedurende het hele bezoek hielden we zondagse dienst en kon iedereen naar hartenlust passagieren. Er was niet verschrikkelijk veel te beleven maar er waren genoeg terrasjes en restaurants om te ontspannen.
Harko en ik gingen samen stappen en na een lange wandeling langs winkels en terrasjes, eten in een prettig ogend restaurant. Het was druk en terwijl wij de

menukaart bestudeerden knoopte een jonge Spaanse ontspannen de blouse los en begon haar baby een fraaie borst te geven. Dit maakte een verpletterende indruk op ons en het zal altijd mijn herinnering aan La Coruña blijven. Wat we gegeten hebben weet ik niet meer.
Op maandag avond vertrokken we weer. Het was heerlijk weer met een warm avondzonnetje. Mijn taak bij het afmeren was nog steeds op het halfdek achterop. De wasbaas maakte deel uit van mijn meerploeg maar hij kwam niet opdagen. De maten deden er een beetje geheimzinnig over en ik stuurde iemand weg om de wasbaas alsnog op te halen. Hij bleek helemaal onder de olie te zijn en begon de aan de wal toekijkende Spanjaarden op luide toon en met dubbele tong toe te spreken. Dit veroorzaakte veel hilariteit op de wal maar het was natuurlijk geen vertoon voor een marineschip. Helaas voor de wasbaas was het oom Ab op de brug niet ontgaan en ik moest hem op rapport zetten wegens zijn wangedrag.
Het was nog even spannend hoe hij gestraft zou worden. Met te veel licht arrest zou hij na binnenkomst in Den Helder aan boord moeten blijven. De wasbaas was een getrouwd man en oom Ab besloot hem dat niet aan te doen. Het werd licht arrest tot de dag voor binnenkomst.

Den Helder

In de morgen van donderdag 19 augustus kwam de vertrouwde kust bij Den Helder in zicht; de kustwachttoren van Kijkduin, het Badhotel en de vuurtoren Lange Jaap. We gingen echter niet naar binnen maar voeren voorbij de Haaksgronden naar de verkenningston van het Molengat om daar nabij ten anker te gaan. Onze binnenkomst was gepland op vrijdagochtend en voorafgaand aan het binnenlopen zou de chef staf van Commandant Zeemacht op de rede aan boord komen voor inspectie van schip en bemanning. De volgende morgen had de chef-staf weinig tijd nodig om te constateren dat er niets mis was met de Luymes.
Om 09.35 uur meerden we af op steiger 18, langszij Hr.Ms. Tromp. De douane bracht een kort bezoek waarna het schip werd vrijgegeven voor hereniging met het thuisfront. Het was voor velen een emotioneel weerzien met echtgenotes en kinderen na een lange afwezigheid van 325 dagen.
Een groot deel van de bemanning, onder wie ikzelf, ging al om tien uur van boord voor twee weken ontschepingsverlof. Al om half elf uur werd het beheer over de Luymes overgedragen aan de dienst Conservatie Jagers en Fregatten. Een oude bekende van oom Harry, Frits Brabander, had de leiding over deze dienst en de overdracht verliep zonder problemen. Er bleef een kleine kernbemanning achter, die twee weken later met verlof zou gaan.

Er was niemand op de steiger om mij te verwelkomen. Het aanbod van mijn ouders om mij af te komen halen, had ik afgeslagen. In plaats daarvan ging ik met de trein naar een vriendin in Amsterdam, om haar te verrassen met een prachtige kralen lendendoek en

pijl en boog van de Trio-indianen. Daarmee hoopte ik onze relatie een ongekend nieuw leven in te blazen.
Met grote verwachtingen stapte ik in de trein, te midden van een even verwachtingsvolle groep medeopvarenden met soortgelijke bagage. Het viel mij op hoeveel opgezette kaaimannetjes met lampjes in de bek en snoertjes uit het achterwerk in de bagagerekken lagen.

De Luymes werd uit dienst gesteld voor groot onderhoud en iedereen kreeg een nieuwe plaatsing. Op de Rijkswerf in Den Helder vond men nog grote aantallen rattenmummies aan boord en in een vrieskast bleek nog een kaaimanstaart te liggen rotten. Hij was niet van mij.

Tabee Suriname

EPILOOG

Na mijn Surinaamse avontuur bleef ik nog enkele jaren geplaatst bij de Dienst der Hydrografie. Ik volgde bij elkaar een jaar colleges bij de Afdeling Geodesie en van de TU Delft en doorliep een aantal studieperiodes in de Marine Geologie, Marine Biologie en Oceanografie in respectievelijk Groningen, Wageningen en Utrecht (KNMI).
In de praktijk van de hydrografie werd ik verder geschoold tijdens plaatsingen op het Rijksopnemingsvaartuig Zeefakkel, Hr.Ms. Snellius en Hr.Ms. Buyskes.
In 1968 werd ik weer teruggehaald naar de 'Grijze Marine' en werd ik opgeleid tot onderzeebootbestrijdingsofficier. In die hoedanigheid diende ik aan de Onderzeebootjagers Hr.Ms. Rotterdam en Hr.Ms. Utrecht en het Leanderklasse fregat Hr.Ms. Van Nes.
Een zeer bijzondere onderbreking van mijn 'grijze' plaatsingen was de functie van oudste officier aan boord van het zeilschip Hr.Ms. Urania tijdens de thuisreis van Boston (VS) naar Den Helder.
In 1977, na een plaatsing als docent aan de Operationele School in Den Helder, kreeg ik het commando over de Noordzeeopnemer Hr.Ms. Blommendal. Hierna werd ik in 1979 voorbereid op mijn verdere loopbaan tijdens de lange stafcursus aan de Marinestafschool in Den Haag. Na de stafschool volgde een plaatsing bij de Afdeling Plannen bij de Directie Personeel. Daar deed ik de eerste Haagse ervaring op die nodig was om in het bestuurlijke deel van de Marine verder te kunnen functioneren.
In 1983 volgde mijn laatste varende plaatsing, als commandant van het oceanografisch onderzoekingsschip Hr.Ms. Tydeman, waarmee een ongelofelijk rijk gevarieerde ervaring werd toegevoegd aan mijn zeemansbestaan.
Na ruim twee jaar aan boord van de Tydeman ging ik definitief naar Den Haag als Hoofdofficier Toegevoegd aan de Directeur Economisch Beheer. Ook dit paste in de plannen die men met mij had. In elk scenario moest je als bestuurder kennis hebben van de complexiteit van financiële planning en begrotingen.
Het was toen al duidelijk aan het worden dat ik voorbestemd was voor de functie van Chef der Hydrografie. Na een korte periode als Militair Onderhoud volgde mijn benoeming tot Chef der Hydrografie en bevordering tot vlagofficier (commandeur) in 1989.
Ik was nu 'de Chef' en ik voelde mij als een vis in het water!

In 1991 nam mijn loopbaan een onverwachte wending toen mij werd gevraagd om Directeur Personeel van de Koninklijke Marine te worden. In 1995 volgde de kroon op mijn carrière toen ik als eerste marineofficier benoemd werd tot Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht en bevorderd tot viceadmiraal.
Na mijn vertrek bij Defensie in 1999, deed ik zonder succes nog een poging om terug te keren in de hydrografische wereld door mij kandidaat te stellen voor een functie bij de Internationale Hydrografische Organisatie in Monaco. Ik was te lang uit beeld geweest.

Joost van Aalst **Heemstede, augustus 2020**

HYDROGRAFISCHE OPDRACHT No. HY – 1001

Corantijn/Nickerie Rivier

1. Bij de uitvoering van dit opnemingswerk is de AHOI dd. 15 oktober 1963 nr. 4746/3ILr/092101, vastgesteld door de Chef der Hydrografie volledig van kracht.

2. Het doel van deze opneming is een volledige herziening van krt. 2228, met dien verstande, dat de W-grens zal worden gevormd door den lijn N 10°E vanuit de "Traliemast" aan de W-zijde der Corantijn monding en de N-grens door de 10m lijn.
Een herziening van de toegang tot de Nickerie Rivier en van Plans 1 en 2, wordt voor de scheepvaart van belang geacht.

3. Met het Britse opnemingsvaartuig "Vidal" zal door de commandant nauw contact worden opgenomen betreffende deze opname (zie later sub 14).
Het ligt echter niet in de bedoeling aan het Britse triangulatienet aan te sluiten.

4. Te Paramaribo en te Nieuw Nickerie dient bij de desbetreffende autoriteiten geïnformeerd te worden of ten aanzien van de opneming nog bijzondere wensen bestaan, waarmede dan zo mogelijk rekening zal worden gehouden.

5. De minste diepten op de drempels dienen nauwkeurig bepaald te worden.

6. De schalen voor de opneming zijn in principe als volgt vastgesteld:
a. Mond Corantijn tot aan Skeldon 1 : 25.000,
b. Corantijn Rivier tot en met Tropica 1 : 40.000, *
c. Plan 1 1 : 10.000 *
d. Plan 2 1 : 2500, indien mogelijk,
e. Nickerie Rivier tussen Plans 1 en 2 1 : 40.000.

7. Voor het kaartnet dient de Mercatorprojectie gebezigd te worden.
Het driehoeksnet van de triangulatie zal becijferd worden op de Internationale ellipsoïde.

8. Voor de triangulatie zal uitgegaan worden van een aan de ingang van de Corantijn met tellurometer gemeten nauwkeurige basis.
De tellurometer(s) zal (zullen) zo mogelijk vóór en na de meting geijkt worden met "invar" draadmeting.
Azimuthale richtingen in de triangulatie zullen geregeld worden gecontroleerd c.q. verbeterd door middel van astronomische peilingen.

Bij de triangulatie zeewaarts kan gebruik gemaakt worden van het verankerde schip als hulppunt, c.q. van drijfbakens, die door middel van "tautwire" metingen kunnen worden vastgelegd. In de triangulatie dienen alle kenbare punten te worden opgenomen, (benevens) inclusief alle meetpunten, die door het Havenwezen bij hun opnemingen worden gebruikt. Een opgave van deze meetpunten kan bij deze Dienst te Paramaribo worden opgevraagd.

Voor de triangulatie zal uitgegaan worden van het A.S. punt "W" te Nieuw Nickerie op 5056t51958N en 56°59'47",37W.
Een tweede A.S. punt "V" bevindt zich verder stroomopwaarts beN. het Assirikanno eiland op 5°18'45",04N en 57˚16'47",40W. Dit A.S. punt "V" zal in de triangulatie worden opgenomen, waarbij een voorstel netswijziging om dit punt in de triangulatie (waarvan uitgangspunt "W" gehandhaafd blijft) in te passen, zal worden ingediend.
Met constructie- en minuutwerk behoeft niet te worden gewacht tot het voorstel netswijziging gereed is.
Gegevens betreffende deze astronomische punten kunnen aangevraagd worden bij het Centraal Bureau Luchtkartering (C.B.L.) te Paramaribo.
De in de triangulatie voorkomende punten van Brits-Guyana zijn van groot belang aangezien een indruk moet worden verkregen van de verschillen tussen Suriname en Brits-Guyana. Hiertoe dienen van deze punten de Britse coördinaten te worden opgevraagd aan de "Vidal" of te worden verkregen door tussenkomst van dit schip. Voor zover bekend, zijn deze verschillen gering (zie Bijlage i).

9. Om verschillende redenen is het van belang om de juiste positie te bepalen van het grensbaken aan de Westzijde van de Corantijnmonding en na te gaan of dit een houten baken, of een traliemast is, dan wel of beide aanwezig zijn; in het laatste geval moeten beide posities worden vastgelegd in het stelsel van de Nederlandse en van de Britse triangulatie.
Dezerzijds wordt de indruk verkregen, dat houten baken en traliemast identiek zijn (zie bijlage I).

10. Het wordt niet nodig geacht de Nickerie Rivier tussen Plans 1 en 2 te trianguleren, tenzij Havenwezen andere wensen te kennen geeft. Het wordt dezerzijds voldoende geacht om van de 1 : 10.000 bladen Nic. 3 t/m 6 de kustlijnen over te nemen, de landfiguratie zonodig te verbeteren c.q aan te vullen en enkele lodingslagen te leggen in de langsrichting der rivier.

11. Enige triangulatiepunten zullen, waar dit mogelijk is, als permanente punten gemerkt worden.
Een lijst met volledige gegevens van alle permanente punten zal bij het hydrografisch rapport gevoegd worden.

Een opgave van punten met hun coördinaten, zoals die op kaart 2228, uitgave 1962, voorkomen, is als Bijlage II bij deze instructie gevoegd.
Het is niet de bedoeling om van deze gegevens gebruik te maken, maar mogelijk geven zij enige leiding bij de triangulatie.

12. Een nauwkeurige variatiebepaling zal verricht worden op 3 plaatsen, t.w. te Nieuw Nickerie, te Tropica en te Wageningen.

13. De getijbeweging op de Corantijn tot Tropica en op de Nickerie tot Wageningen zal worden nagegaan, zodat de verschillen in tijden van HW en LW en de verschillen in verval met Nieuw Nickerie bekend worden, een en ander in verband met de getijtafel 1965 van de monding van de Nickerie Rivier (plaats van de peilschaal 05˚58',1N en 57˚01',0W), welke in 1964 zal verschijnen.
Tijdens de opneming zullen op de Corantijn en Nickerie Rivier stroomwaarnemingen worden verricht, waartoe enkele instrumenten ter beschikking zullen worden gesteld.
Betreffende de getijbeweging op de Corantijn en Nickerie Rivier is weinig bekend. In de titel van het minuutblad van Kramer (WI/224b, archief minuutbladen Hydrografie) lezen wij:
"Diepten in dm, herleid tot laagwaterspring aan de monding en tot een vlak 56dm onder de harde grond voor het huis te Tropica. Het herleidingsvlak is van buiten naar binnen geleidelijk verhoogd. De rivierstand was gedurende de opname laag. Het water rijst bij dood/spring tij 27/19 dm aan de monding, niet geheel evenredig verminderend tot 18/14 dm boven het reductievlak bij Tropica.
De vloedtop is gemiddeld 2½ h na Springlands te Tropica; laagwater is gemiddeld 4 h na Springlands te Tropica, De vloedstroom loop daar gemidde1d ongeveer 4 h, de ebstroom 8 h; de stromen zetten in ± 3/4 h nadat de rijzing of daling van het water is begonnen".

14. Met het Britse opnemingsvaartuig "Vidal" zal nauw contact worden opgenomen, betreffende het vast te stellen reductievlak in de mond van de Corantijn, i.v.m. de nauwkeurige bepaling van de LW lijn, die aan de W-zijde van de rivier als grenslijn dient van de territoriale wateren van het Nederlandse gebied. Ter informatie wordt vermeld, dat het huidige gebezigde reductievlak voor de Corantijn monding 15 dm - M.S. bedraagt.
Het reductievlak te Nieuw Nickerie (LWS) ligt momenteel eveneens 15 dm - MS en 408 cm onder het loopvlak van de S.M.S. steiger aldaar.

15. Voor de zeemansgids zal van de Corantijn- en Nickerie Rivier een volledige nieuwe beschrijving vervaardigd worden. De vaarroutes op deze rivieren zullen beschreven worden vanaf de monding tot aan resp. Tropica en Wageningen. Daarbij zal vermeld worden voor welke schepen (maximumlengte en diepgang) het bevaren van deze

rivieren mogelijk geacht moet worden en de mogelijkheden van zwaaien op de Nickerie Rivier.
Prijs wordt gesteld op vaaraanwijzingen voor de aanloop van de mond dar Corantijn Rivier, hoever en welke kenbare punten van uit zee zijn waar te nemen, radarzichtbaarheldsafstanden, e.v. landverkenningen, en opgave zoutgehalte bij de steigers te Nieuw Nickerie en Wageningen.

's-Gravenhage, 6 augustus 1964
no. 6130/31w!c/192101
De chef der Hydrografie

Distributie conform AHOI
Behalve R.O.V. Zeefakkel

ir. W. Langeraar
kapitein ter zee

BIJLAGE I bij HY-1001

Gegevens grens Suriname - Brits Guyana

In 1936 werd door een Brits-Nederlandse grenscommissie de positie bepaald van het N-lijkste cementen baak van een stel "concrete markers" ("A buried", zie schets) aan de W-zijde van Corantijn mond met als uitkomst:

5˚59'53",8 N / 57˚8'51",5 W (zie archief Hydrografie No. 36515/2/28-5 maart 1959).

3 m beN "A buried" in richting 10˚ werd "Pillar A" opgericht.

In richting 190˚ 220m van "A buried" werd "B buried" geplaatst en 3 m in dezelfde richting "Pillar B". Voorts werd een "Wooden Beacon" opgericht op ± 30 m in richting 190˚ van "B buried"

Het houten baken is een driekantige piramide, 10 in hoog, op een basis waarvan de zijden 10 m lang zijn. Het baken is wit geschilderd en gelegen op een stuk onbebouwd land ± 1400 m Noord van "Village 63" (Benab) (zie notulen 3e zitting commissie, belast met het bepalen van de grens tussen Suriname en Brits-Guyana in archief Chef Hydrografie).

De positie van dit baken is volgens de officiële stukken in archief Chef Hydrografie: 5˚59'45",7 N/ 57˚08'52"7 W.

Dit baken is vanuit zee zichtbaar. Volgens B.a.Z. 250/3179-1938 geeft een lijn vanuit dit baken getrokken in richting N 010˚E de grens aan tussen de Nederlandse en Britse territoriale wateren in de Corantijn monding. Voorts geeft dit B.a.Z. aan, dat het houten baak 6,05 zm 356˚,5 vanaf de schoorsteen van Springlands is gelegen. Daar deze schoorsteen verdwenen is, werd van dit gegeven geen gebruik meer gemaakt.

Het houten baken komt niet meer voor op de Ned. zeekaart 2228, wel de "Traliemast" waarvan de coördinaten, gebaseerd op de luchtkartering KIM bedragen;

5°59'41’’,67 N en 57°08'49",76 W
5°59’45’’,70 N en 57°08'52",70 W
4’’,03 en 2’’,94
120m 88m

Waarschijnlijk is dus, dat het houten baken indertijd is vervangen door een traliemast. Havenwezen Paramaribo heeft telegrafisch deze veronderstelling bevestigd.

Bovenstaande verschillen van ± 120 m in breedte en ± 88 m in lengte geven bovendien een indruk van de aansluiting Ned zeekaarten aan Brits-Guyana, die, zoals blijkt, geringe verschillen oplevert.

Uit de correspondentie blijkt (zie No. 2658/209 - 8 maart 1962 archief Hydrografie), dat tijdens de metingen van de "Inter-American Geodetic Survey" in 1960 een poging werd gedaan om "Buried Mark A" en "Pillar A" terug te vinden. Bevonden werd, dat "Buried Mark A" was verplaatst door de zee en dat "Pillar A" verdwenen was.

Voorgesteld werd om een nieuw merkteken te plaatsen in richting 190˚ van "Mark B" 100m landwaarts en dit te noemen "Mark C".
Bij schrijven No. 1846/209Wk - 1962 werd door de Minister van Defensie (Marine) aan de Minister van Buitenlandse Zaken medegedeeld, dat zijnerzijds geen bezwaren bestonden betreffende de plaatsing van "Mark C", waarbij verzocht werd om bij deze plaatsing richtingen en afstanden te bepalen van "Mark B" tot de traliemast, c.q. houten baken en het A.S. punt Kayser Phipps 1936, nabij het, "Government Rest House" te Benab, bestaande uit een "Small concrete mark", gelegen 8,5m van de NE-hoek en 14,4m van de NW-hoek van genoemd "Rest House", en waarvan de coördinaten bedragen: 5°58'0",09 N en 57˚08'55",12 W.
Tot op heden werd op dit verzoek niet gereageerd.

BIJLAGE II bij HY-1001

Coördinaten kaart 2228, hernieuwde uitgave maart 1962

Steiger Springlands uiteinde	57°8'2",83W en 5˚53'35",18N
Steiger Skeldon	57°8'16",65W en 5°52’33",59N
Oude steiger Nickerie	57°1'7",17W en 5°58’53"915N
Peilschaalhuisje Nickerie	57°1’0’’,26W en 5°58'6",56N
Uiteinde E-lijke oliesteiger Nickerie	57°0'46",72W en 5°57'17",35N
E-hoek S.M.8. steiger	56°59'43"962W en 5°56’52",84N
Gouvernementssteiger N punt	56°59'38",79W en 5°56’51",54N

Bovenstaande punten werden van 1 : 10.000 bladen C.B.L. afgeprikt met behulp van de coördinatograaf.

Traliemast (Maat)	57°8’49’’,76W en 5°59'41",67N
Licht Rotterdam	57°0’55’’,97W en 5°57’28’’,03N
Bluft	57°3’47’’,68W en 5°57’11’’,20N
Licht Zeedijk	57°1'36",61W en 5°57'41",38N
School	57°0'43",14W en 5°56’38",27N

De coördinaten van deze laatste punten werden verkregen na transformatie van Havenwezen coördinaten naar die van de KLM. Deze laatste opgave is minder goed dan die, verkregen van de 1:10.000 bladen.

BIJLAGE III bij HY-1001

Documentatie

Bijgevoegd zullen worden bij deze instructie:

a. 21 bladen van Corantijn en Nickerie Rivier schaal 1 : 40.000.

b. 21 bladen van Corantijn en Nickerie Rivier schaal 1 : 10.000.

c. 1 indexkaartje van deze bladen.

d. 3 topografische bladen op schaal 1 : 50.000 van Brits Guyana, gepubliceerd door "Directorate of Colonial Surveys, D.C.S. 40", t.w. de Sheet North B.-21/ I-IV-SE, North B-21/0-II-NE en North B-21/I-IV-SW

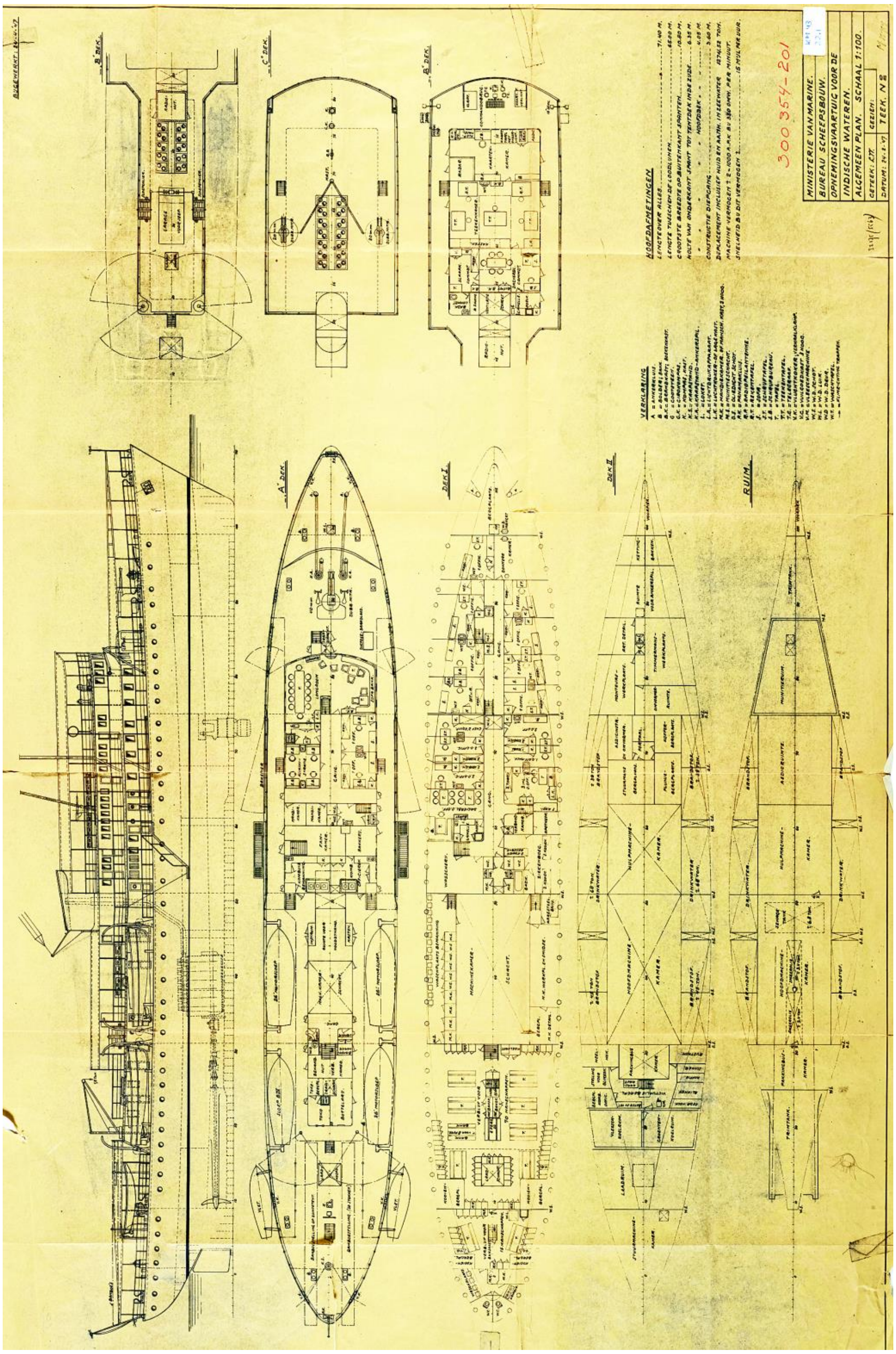
e. 1 kaart van W-lijk Suriname, schaal 1 : 500.000, Blad I.

f. 1 witdruk opname Corantijn Rivier 1963, niet verwerkt in zeekaart 2228.

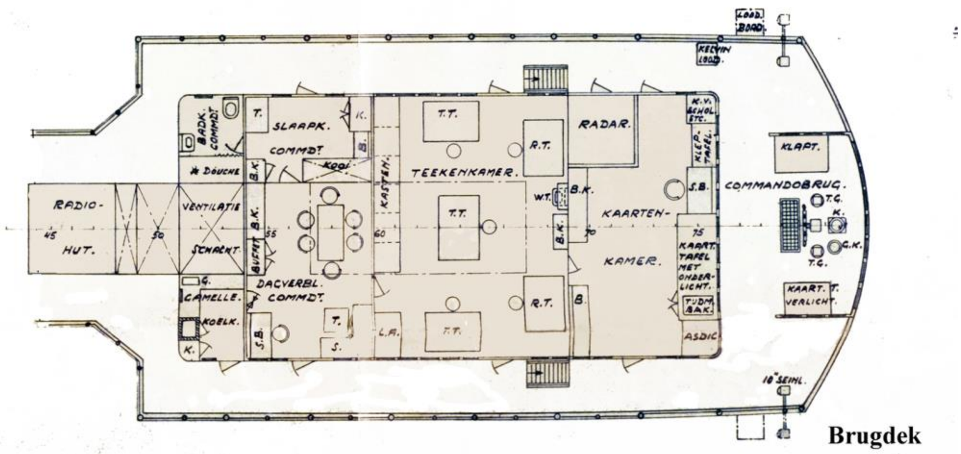
g. Voorspelling verticaal getij in de Nickerie monding in september t/m december 1964.

Hr.Ms. Luymes

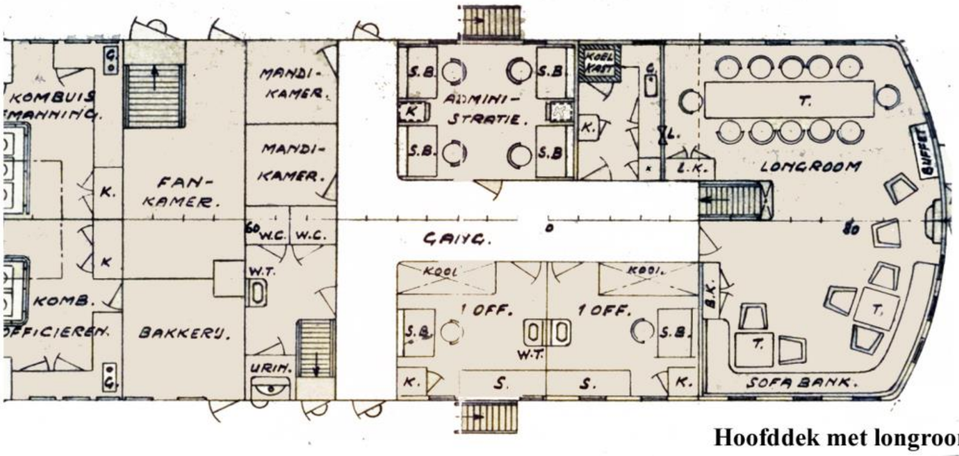
Algemeen plan



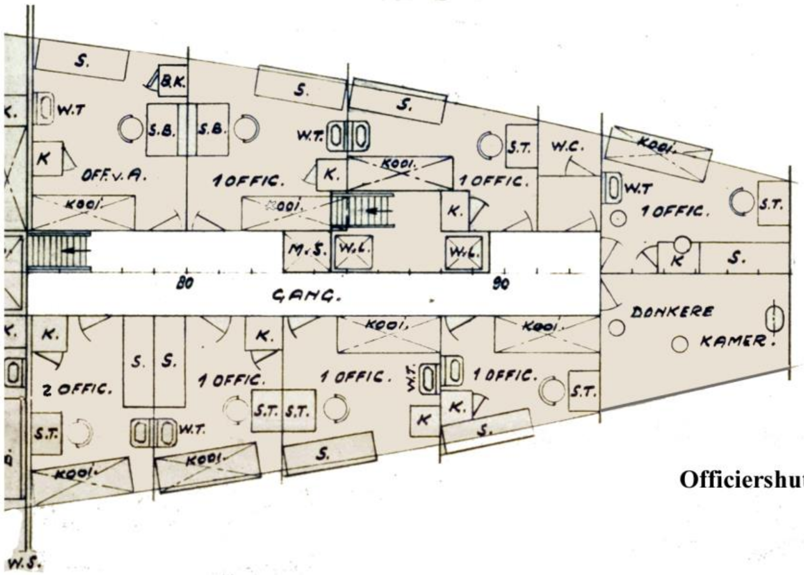
Officiersaccommodatie



Brugdek



Hoofddek met longroom



Officiershutten